

BMW



все модели

1 9 5 2

2 0 0 1

Бимед-Сервис

111020 Москва, ул. Мухоморова, д. 11
СВЯТАЯ СОФИЯ

Компания «Бимед-Сервис» предлагает полный спектр услуг по ремонту и обслуживанию автомобилей BMW. Мы работаем с 1992 года и имеем богатый опыт в этой области.

Мы предлагаем услуги по ремонту и обслуживанию автомобилей BMW. Мы работаем с 1992 года и имеем богатый опыт в этой области.

Мы предлагаем услуги по ремонту и обслуживанию автомобилей BMW. Мы работаем с 1992 года и имеем богатый опыт в этой области.

Мы предлагаем услуги по ремонту и обслуживанию автомобилей BMW. Мы работаем с 1992 года и имеем богатый опыт в этой области.

Вальтер Цайхнер

BMW 501	1
BMW 502	2
BMW 503	3
BMW 507	4
BMW 300CS	5
BMW 300ti	6
BMW 300ti L	7
BMW 300ti LC	8
BMW 300ti LS	9
BMW 300ti LSi	10
BMW 300ti LSd	11
BMW 300ti LSi	12
BMW 300ti LSd	13
BMW 300ti LSi	14
BMW 300ti LSd	15
BMW 300ti LSi	16
BMW 300ti LSd	17
BMW 300ti LSi	18
BMW 300ti LSd	19
BMW 300ti LSi	20
BMW 300ti LSd	21
BMW 300ti LSi	22
BMW 300ti LSd	23
BMW 300ti LSi	24
BMW 300ti LSd	25
BMW 300ti LSi	26
BMW 300ti LSd	27
BMW 300ti LSi	28
BMW 300ti LSd	29
BMW 300ti LSi	30
BMW 300ti LSd	31
BMW 300ti LSi	32
BMW 300ti LSd	33
BMW 300ti LSi	34
BMW 300ti LSd	35
BMW 300ti LSi	36
BMW 300ti LSd	37
BMW 300ti LSi	38
BMW 300ti LSd	39
BMW 300ti LSi	40
BMW 300ti LSd	41
BMW 300ti LSi	42
BMW 300ti LSd	43
BMW 300ti LSi	44
BMW 300ti LSd	45
BMW 300ti LSi	46
BMW 300ti LSd	47
BMW 300ti LSi	48
BMW 300ti LSd	49
BMW 300ti LSi	50
BMW 300ti LSd	51
BMW 300ti LSi	52
BMW 300ti LSd	53
BMW 300ti LSi	54
BMW 300ti LSd	55
BMW 300ti LSi	56
BMW 300ti LSd	57
BMW 300ti LSi	58
BMW 300ti LSd	59
BMW 300ti LSi	60
BMW 300ti LSd	61
BMW 300ti LSi	62
BMW 300ti LSd	63
BMW 300ti LSi	64
BMW 300ti LSd	65
BMW 300ti LSi	66
BMW 300ti LSd	67
BMW 300ti LSi	68
BMW 300ti LSd	69
BMW 300ti LSi	70
BMW 300ti LSd	71
BMW 300ti LSi	72
BMW 300ti LSd	73
BMW 300ti LSi	74
BMW 300ti LSd	75
BMW 300ti LSi	76
BMW 300ti LSd	77
BMW 300ti LSi	78
BMW 300ti LSd	79
BMW 300ti LSi	80
BMW 300ti LSd	81
BMW 300ti LSi	82
BMW 300ti LSd	83
BMW 300ti LSi	84
BMW 300ti LSd	85
BMW 300ti LSi	86
BMW 300ti LSd	87
BMW 300ti LSi	88
BMW 300ti LSd	89
BMW 300ti LSi	90
BMW 300ti LSd	91
BMW 300ti LSi	92
BMW 300ti LSd	93
BMW 300ti LSi	94
BMW 300ti LSd	95
BMW 300ti LSi	96
BMW 300ti LSd	97
BMW 300ti LSi	98
BMW 300ti LSd	99
BMW 300ti LSi	100

BMW

Все модели 1952-2001 Мини-каталог

BMW 5-й серии	1
BMW 7-й серии	2
BMW 7-й серии	3
BMW 7-й серии	4
BMW 7-й серии	5
BMW 7-й серии	6
BMW 7-й серии	7
BMW 7-й серии	8
BMW 7-й серии	9
BMW 7-й серии	10
BMW 7-й серии	11
BMW 7-й серии	12
BMW 7-й серии	13
BMW 7-й серии	14
BMW 7-й серии	15
BMW 7-й серии	16
BMW 7-й серии	17
BMW 7-й серии	18
BMW 7-й серии	19
BMW 7-й серии	20
BMW 7-й серии	21
BMW 7-й серии	22
BMW 7-й серии	23
BMW 7-й серии	24
BMW 7-й серии	25
BMW 7-й серии	26
BMW 7-й серии	27
BMW 7-й серии	28
BMW 7-й серии	29
BMW 7-й серии	30
BMW 7-й серии	31
BMW 7-й серии	32
BMW 7-й серии	33
BMW 7-й серии	34
BMW 7-й серии	35
BMW 7-й серии	36
BMW 7-й серии	37
BMW 7-й серии	38
BMW 7-й серии	39
BMW 7-й серии	40
BMW 7-й серии	41
BMW 7-й серии	42
BMW 7-й серии	43
BMW 7-й серии	44
BMW 7-й серии	45
BMW 7-й серии	46
BMW 7-й серии	47
BMW 7-й серии	48
BMW 7-й серии	49
BMW 7-й серии	50
BMW 7-й серии	51
BMW 7-й серии	52
BMW 7-й серии	53
BMW 7-й серии	54
BMW 7-й серии	55
BMW 7-й серии	56
BMW 7-й серии	57
BMW 7-й серии	58
BMW 7-й серии	59
BMW 7-й серии	60
BMW 7-й серии	61
BMW 7-й серии	62
BMW 7-й серии	63
BMW 7-й серии	64
BMW 7-й серии	65
BMW 7-й серии	66
BMW 7-й серии	67
BMW 7-й серии	68
BMW 7-й серии	69
BMW 7-й серии	70
BMW 7-й серии	71
BMW 7-й серии	72
BMW 7-й серии	73
BMW 7-й серии	74
BMW 7-й серии	75
BMW 7-й серии	76
BMW 7-й серии	77
BMW 7-й серии	78
BMW 7-й серии	79
BMW 7-й серии	80
BMW 7-й серии	81
BMW 7-й серии	82
BMW 7-й серии	83
BMW 7-й серии	84
BMW 7-й серии	85
BMW 7-й серии	86
BMW 7-й серии	87
BMW 7-й серии	88
BMW 7-й серии	89
BMW 7-й серии	90
BMW 7-й серии	91
BMW 7-й серии	92
BMW 7-й серии	93
BMW 7-й серии	94
BMW 7-й серии	95
BMW 7-й серии	96
BMW 7-й серии	97
BMW 7-й серии	98
BMW 7-й серии	99
BMW 7-й серии	100

Москва
Астрель • АСТ
2006

УДК 629.33(085)
ББК 39.335.52 я2
Ц14

Научно-популярное издание

Вальтер Цайхнер
BMW. Все модели 1952–2001.
Мини-каталог

Зав. редакцией Г.Г. Алексанян
Корректор И.Н. Мокина
Редактор А.С. Шеповалов
Технический редактор Т.П. Тимошина
Компьютерная верстка В. Ю. Конашенковой
Переводчик Н.П. Панкратова

ООО «Издательство Астрель»
129085, г. Москва, проезд Ольминского, д. 3а

ООО «Издательство АСТ»
667000, Республика Тыва, г. Кызыл, д. 93

Наши электронные адреса
www.ast.ru
E-mail: astpub@aha.ru

Подписано в печать с готовых диапозитивов 20.04.2005
Формат 60x84¹/₁₆ Гарнитура «Школьная»
Печать офсетная. Усл. печ. л. 2,9
Тираж 2000 экз. Заказ 2391

Общероссийский классификатор продукции
ОК-005-93, том 2, 953004 — литература
научная и производственная

Санитарно-эпидемиологическое заключение
№ 77.99.02.953.Д.001056.03.05 от 10.03.2005

Издано при участии ООО «Харвест»
Лицензия № 02330/0056935 от 30.04.04.
РБ, 220013, Минск, ул. Кульман, д. 1, корп. 3, эт. 4, к. 42

Республиканское унитарное предприятие
«Издательство «Белорусский Дом печати»
220013, Минск, пр. Независимости, 79.

Цайхнер, В.

Ц14 BMW: Все модели 1952–2001: мини-каталог / Вальтер Цайхнер. — М.: Астрель:
АСТ, 2006 г. — 144 с.: ил.

ISBN 5-17-015415-1 (ООО «Издательство АСТ»)
ISBN 5-271-04845-4 (ООО «Издательство Астрель»)
ISBN 3-613-02048-3 (Motorbuch Verlag)
ISBN 985-13-4729-9 (ООО «Харвест»)

УДК 629.33(085)
ББК 39.335.52 я2

© ООО «Издательство Астрель», 2002
Copyright © by Motorbuch Verlag, Stuttgart
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlag GmbH+Co.

Содержание

BMW 501	16
BMW 502	20
BMW 503	24
BMW 507	25
BMW 3200CS	26
BMW Isetta	27
BMW 600	29
BMW 700/ BMW LS	30
BMW 1500/1600/1800/2000	36
BMW 2000 C/CS купе	42
BMW 02-й серии	43
BMW 2500 до BMW 3.3 Li	51
BMW 2,5 CS — 3,0 CSL	54
BMW 3-й серии E 21	58
BMW 3-й серии E 30	64
BMW 3-й серии E 36	75
BMW 5-й серии E 12	87
BMW 5-й серии E 28	91
BMW 5-й серии E 34	97
BMW 5-й серии E 39	104
BMW 6-й серии E 24	106
BMW 7-й серии E 23	110
BMW 7-й серии E 32	113
BMW 7-й серии E 38	117
BMW 8-й серии E 31	121
BMW M1	124
BMW Z1	125
BMW Z3	126
BMW 3-й серии с 1998 г.	128
BMW 5-й серии с 1999 г.	135
BMW 7-й серии с 1998 г.	137
Z3 с 1999 г.	138
X5 с 2000 г.	140
Z8 с 2000 г.	142
Z9	144

Концерн Баварские моторостроительные заводы (Bayerische Motorenwerke) появился в результате слияния двух фирм, которые с 1916 г. занимались производством авиационных двигателей. Наряду с ними производились также стационарные моторы, предназначенные для самых разнообразных целей, а в 1923 г.

BMW выпустил на рынок свое первое транспортное средство, мотоцикл R 23. Продукция мюнхенской фирмы с точки зрения ее надежности и новизны завоевала высокую репутацию, и в конце 20-х годов фирма решила заняться производством автомобилей. В 1929 г. BMW вступил во владение разорившейся фирмой DIXI в Айзенахе и там выпустил изготовленную по лицензии модель «Остин Севен» (Austin Seven) 3/15 PS. Гамма легковых автомобилей была быстро расширена за счет собственных конструкций, и в 1933 г. уже появился первый серийный шестицилиндровый двигатель.

С того времени BMW стал изготовителем компактных и эксклюзивных спортивных автомобилей. Родстер 328 был образцом спортивного автомобиля высокого стиля. Все автомобили изготавливались в Айзенахе, а основное предприятие в Мюнхене сосредоточилось на производстве мотоциклов и авиационных двигателей. Вторая мировая война принесла BMW катастрофические разрушения, а то, что не погибло под американскими бомбами, было пущено по ветру в качестве репарационного имущества. Автомобильный завод в Айзенахе попал в советскую зону оккупации и еще долго после 1945 г. на базе прежних конструкций там производились автомобили под названием EMW, причем вначале еще даже с оригинальным фирменным знаком BMW.

Лишь в 1948 г. BMW выпустил мотоцикл R24 довоенной конструкции. При этом в условиях секретности и во время войны продолжалась работа над новым легковым автомобилем, но лишь в 1951 г. концерн представил свою новую конструкцию — BMW 501. Выпустив эти шести- и (позднее) восьмицилиндровые модели, которые совершенно не соответствовали истинным потребностям того времени, фирма в 1959 г. оказалась на грани краха и буквально «в миллиметре» прошла от слияния с Mercedes-Benz.

Малогабаритные автомобили Isetta и модель 700 в 50-е годы с трудом удерживали BMW на плаву, но с выпуском модели среднего класса BMW 1500 в 1962 г. началась эра триумфальной послевоенной истории предприятия. Более поздние модели, например, 2-й серии и первые 3-й серии, добились значительных успехов. В 1968 г. предприятие уже снова могло создать конструкцию лимузина класса «люкс».

До сих пор мы наблюдаем историю успеха бело-голубой марки. При этом наряду с тремя основными моделями 3-й, 5-й и 7-й серий BMW постоянно удавалось удовлетворить почти любой вкус и любую потребность множеством, в основном спортивных, промежуточных моделей. При этом «стержень» фирмы образует 3-я серия.

Со своими филиалами в Южной Африке и Северной Америке, с многочисленными сборочными предприятиями и, главное, после покупки британской фирмы Rover BMW стал сегодня интернациональным концерном. BMW совместно с Rolls-Royce уже давно снова активно работает в области авиации.

Сегодня производственная программа BMW простирается от детских педальных

автомобилей и велосипедов до двенадцатицилиндровых высокотехнологичных спортивных автомобилей и реактивных двигателей, а самое современное оборудование для проведения исследовательских работ позволяет ожидать в будущем появления еще более удивительных конструкций.

Автомобили BMW, выпущенные в период с 1952 по 1998 г. и описанные в этой книге, в большинстве случаев размещены по сериям, а внутри каждой серии — в хронологическом порядке. При этом представлены также многочисленные варианты оснащения и двигателей. В сопроводительных текстах дана основная информация, в них содержатся также дополнительные данные, например, о последующей модели или о вариантах кузова. Важнейшие и самые интересные автомобили представлены на фотографиях.

Подробно не рассматриваются кузова из стеклопластика, а также кузова специального назначения других изготовителей, за исключением автомобилей с кузовами фирмы «Баур» (Baur), и продаваемые через торговую сеть BMW гоночные и выставочные автомобили или прототипы. Эта книга посвящена исключительно серийным легковым автомобилям с эмблемой BMW.

BMW 501/502

Тип 501, большой автомобиль с двухлитровым шестицилиндровым двигателем, явился для BMW началом производства легковых автомобилей после Второй мировой войны. Презентация мощного автомобиля, из-за своих форм вскоре получившего прозвище «ангел в стиле барокко», состоялась в апреле 1951 г. на Международном автосалоне во Франкфурте. Но из-за проблем с производством серию смогли запустить только лишь в ноябре 1952 г. К этому времени уже давно сложилась конкуренция. Из-за своей высокой цены и экономических условий послевоенного времени такой представительский автомобиль, несмотря на очевидные достоинства, разумеется, не мог иметь успеха. С 1953 г. появились еще более дорогие варианты кабриолета и купе с кузовами от Баура, которые всегда считались раритетами.

На Женевском салоне 1954 г. BMW поразил посетителей типом 502, внешне почти идентичным 501, но с первым послевоенным немецким восьмицилиндровым двигателем, к тому же из алюминия. Как и в случае типа 501, у этой модели тоже были многочисленные варианты кузовов и двигателей мощностью до 160 л.с. Последний автомобиль такого рода был изготовлен в 1964-1965 гг., после этого BMW на некоторое время отказался от автомобилей класса «люкс».

BMW 503

На базе 502 появился этот представитель Gran Turismo с кузовом, спроектированным известным дизайнером Альбрехтом Гертцем (Albrecht fon Gerts). С 1955 г. выпускался автомобиль с двигателем мощностью 140 л.с. в вариантах купе или кабриолета, на последние экземпляры к концу пятидесятых годов даже ставились двигатели мощностью 150 л.с. и дисковые тормоза на передних колесах. Мощный автомобиль за четыре года был сделан в 412 экземплярах.

BMW 507

Этим исключительно красивым родстером (по заказу с кузовным хардтопом) дизайнер Albrecht fon Gerts воздвиг себе памятник. Считавшийся многими самым красивым автомобилем в истории автомобилестроения, 507 появился вместе с моделью 503 во Франкфурте в 1955 г. Задуманный прежде всего для рынка США 507-й, несмотря на свой поразительный дизайн, не имел успеха. Не в последнюю очередь в этом была повинна достаточно скромная мощность V-образного восьмицилиндрового двигателя (150 л.с.). Сегодня тип 507 причисляется к наиболее редким и ценным «классикам» BMW.

BMW 3200 CS

BMW выпустил это спортивное купе с неброским кузовом от Бертоне (Bertone) в 1961 г. Автомобиль с кузовом 2+2 располагал мощнейшим в Германии V-образным восьмицилиндровым двигателем в 160 л.с. с блоком из легкого сплава и развивал скорость до 200 км/ч. Из-за своей высокой цены при скромной внешности он стал любимым автомобилем немногих знатоков. За годы его производства стены завода покинуло 603 автомобиля.

BMW Isetta

В основу этого, казалось бы, типично немецкого микролитражного автомобиля периода «экономического чуда» на самом деле положена конструкция итальянской фирмы ISO. В 1954 г. BMW под давлением времени и обстоятельств находился в поиске приемлемой конструкции малогабаритного автомобиля и в Женеве была «найдена» ISO Isetta. Несмотря на такие экзотические детали, как фронтальная дверь и узкая колея задних колес, этот автомобиль показался убедительным для руководства BMW. После приобретения лицензии автомобиль, названный «Motocoupe», был подвергнут коренной модернизации, при этом был использован двигатель для мотоциклов серии 25. В 1955 г. на рынок вышла легендарная BMW Isetta и завоевала тот успех, без которого фирма не смогла бы выжить. Вскоре наряду с вариантом двигателя объемом 250 куб.см появилась также модель с двигателем 300 куб.см, а в 1957 г. экспортная версия. До конца производства в 1962 г. этот микролитражный автомобиль был выпущен в поразительном количестве — свыше 160 тыс. экземпляров. Некоторое количество BMW Isetta даже экспортировалось в США, а покупатели лицензии на ее производство выпускали эти забавные автомобили в Великобритании, Франции, Испании и Бразилии.

BMW 600

Чтобы иметь возможность удовлетворить растущие запросы водителей микролитражных автомобилей, в 1957 г. была разработана «большая Изетта» BMW 600. Важнейшими признаками типа 600 были фронтальная и боковая двери, а также мотоциклетный оппозитный двигатель с воздушным охлаждением сзади. Несмотря на хорошее качество и ходовые свойства, BMW прекратил его производство уже в 1959 г. из-за недостаточного интереса со стороны покупателей.

BMW 700/BMW LS

Благодаря стилистически очень удачному типу 700 с проектом кузова от Микеллотти (Michelotti) в 1959 г. BMW наконец удалось совершить экономический прорыв. Симпатичный малогабаритный автомобиль, представленный вначале как купе, с технической точки зрения базировался на платформе BMW 600, но, к счастью, внешне ничего не имел с ним общего. С 1960 г. выпускался также четырехместный автомобиль. Выпускались также многочисленные варианты — такие, как 700 Sport с оппозитным двигателем мощностью 40 л.с., затем обогатили постепенно ассортимент BMW 700 кабриолет и версия «люкс». Последней моделью был BMW LS купе с чрезмерно удлиненной задней частью, который приобрели всего лишь 1730 покупателей.

BMW 1500/1600/1800/2000

С этой серией моделей, которая в целом называлась «новым классом», BMW впервые после войны предложил снова те автомобили, которых давно ждали ценители марки. Начало этой серии четырехдверных лимузинов положил в 1962 г. тип 1500. С 1964 г. моделями 1800 TI и 1800 TI/SA были предложены подчеркнута спортивные модели, выполненные в старой традиции BMW. Нако-

нец с 1966 г. палитра нового класса, успешно стоявшего в программе до 1972 г., была завершена различными моделями с двухлитровыми двигателями.

BMW 2000 C/2000 CS

С 1965 г. BMW выпускал очень привлекательные варианты купе на технической базе этой успешной серии. Фирма Карманн (Karmann) в Оснабрюке поставляла для них кузова. Благородно и роскошно оформленные автомобили с двигателями в 100 или 120 л.с. с подчеркнута большими, опускающимися окнами без промежуточной переменычки, так же, как модели 1800 и 2000, поставлялись с автоматической коробкой передач. До 1970 г. удалось продать свыше 11500 машин.

BMW 2-й серии

BMW доказал свое мастерство выпуском компактных автомобилей с двумя дверями, которые в целом назывались 2-й серией, выпущенных в 1966 г. По сравнению с собратьями двухдверники казались более современными и спортивными, без назойливой стилизации. Именно неброская функциональность позволила этим автомобилям завоевать огромное количество поклонников. Был основан стиль, который до сих пор отличает марку BMW. После первой модели 1600-2 быстро последовали многочисленные варианты с двигателями объемом от 1,6 до 2 л. Кабриолет и туристский автомобиль завершили ассортимент кузовов. В 1973 г. BMW моделью 2002 turbo предложил первый автомобиль с серийным турбонагнетателем. В конце производства в 1977 г. было продано более 883000 единиц 2-й серии.

BMW 2500 до BMW 3.3 Li

После нескольких лет перерыва в выпуске машин высшего класса и после того, как предприятие «отдохнуло» от неверной политики в моделировании, в 1968 г. оно снова отважилось сделать шаг в сторону автомобилей класса «люкс». Под четким, безупречным и компактным кузовом нового BMW 2500 (внутризаводское название E 3) работал примечательный отлаженный и мощный шестицилиндровый двигатель. Одновременно с самого начала в программе стоял роскошный вариант объемом 2,8 л. Следующие увеличения рабочего объема двигателя последовали в 1971 г. — до 3 л и в 1974 г. даже до 3,3 л. В том же 1971 г. были предложены варианты двигателя с впрыском.

BMW 2800 CS до BMW 3.0 CSL

Существовало также модернизированное новое купе E 3 с шестицилиндровыми двигателями. В сентябре 1968 г. BMW представил чрезвычайно привлекательную модель 2800 CS, кузов которой, изготовленный Karmann, еще отчетливо напоминал о предшественниках, но за счет ловкого изменения детализации и ретуши излучал новую впечатляющую динамику. В 1971 г. последовали версии с карбюраторными и впрысковыми двигателями объемом 3 л. Зенита мощности за два года до завершения производства этой серии моделей достиг в 1973 г. BMW 3.0 CSL с двигателем с непосредственным впрыском мощности в 206 л.с.

BMW 3-й серии E 21

Летом 1975 г. появились преемники высоко ценимой 2-й серии — первые автомобили 3-й серии. Автомобили, две версии с четырехцилиндровыми двигателями и две с шестицилиндровыми, отличались более зрелой конструкцией и увеличившимся объемом кузова. Шестицилиндровый карбюраторный вариант BMW 320 представлял собой особенно гармоничное сочетание спортивности, элегантности, комфорта и был продан более чем в полумиллионе экземпляров. Наряду с автомобилями 3-й серии с двигателями объемом 1,6; 1,8 и 2 л, с 1978 г. выпускалась базовая модель 323 i мощностью 143 л.с. В конце 1983 г. выпуском последнего варианта BMW 315 завершилось производство самой успешной до настоящего времени серии моделей BMW.

BMW 3-й серии E 30

Преемники важнейших серий моделей BMW, выпускавшиеся с октября 1982 г., все еще отчетливо демонстрировали стилистические отголоски своих предшественников. Несмотря на это, новинкам удалось придать более четкий и динамичный облик. Эта серия в период между 1982 и 1991 г. достигла почти необозримого многообразия моделей.

Наряду с двух- и четырехдверными лимузинами имелся топ-кабриолет от Baur, полный кабриолет, версия универсала фаэтон и спортивный вариант M 3 как в виде двухдверного лимузина, так и в виде кабриолета. С 1985 г. с выпуском BMW 325 IX был предложен автомобиль с полным приводом, позднее появился также вариант фаэтона. У 3-й серии было два дизельных двигателя, а бензиновые могли развивать мощность в диапазоне от 90 (316) до 215 л.с. (M 3 Sport Evolution).

BMW 3-й серии E 36

В 1990 г. BMW представил третье поколение этой пользующейся успехом серии. В противоположность предшественникам речь шла в этот раз об автомобиле совершенно новой конструкции, что было сразу заметно даже внешне. При его создании особую роль сыграл аэродинамический фактор, и новый автомобиль 3-й серии значительно выиграл во вместимости, особенно на задних сиденьях. После четырехдверного седана вскоре последовали купе, кабриолет, M 3 и, наконец, фаэтон, все с многочисленными вариантами двигателей.

BMW 5-й серии E 12

Совершенно новый кузов этого преемника BMW 2000, представленный типом 520 в 1972 г., олицетворял стиль серий моделей «дома» BMW вплоть до восьмидесятых годов. С технической точки зрения новая серия во многих отношениях базировалась на предшественниках, на «новом классе». В 5-й серии BMW придавал большое значение комфорту, не пренебрегая компактностью и ожидаемой от марки «спортивностью». После четырехцилиндрового 520 уже через год последовал тип 525 с шестицилиндровым двигателем. Наряду с ведущей моделью 528 i 1978 года выпуска немного позднее появился BMW M 535, первая серийная модель с гоночным двигателем собственного производства. Этот «волк в овечьей шкуре» развивал скорость свыше 220 км/ч и должен был стать предком серии BMW M.

BMW 5-й серии E 28

Поколение преемников первых BMW 5-й серии появилось с отчетливо «подтянутым» кузовом, напоминающим модели 3-й серии. Базовыми моделями были 518, 520 i, 525 i и 535 i. Вскоре появилась версия с четырехцилиндровым двигателем с впрыском объемом 1,8 л. В 1984 г. появилась модель 525 e с двигателем рабочим объемом в 2,7 л, но с мощностью как у 520. Топ-моделью 5-й серии и настоящим семейным гоночным автомобилем стал в 1985 г. новый M 5 мощностью 286 л.с. с максимальной скоростью почти 250 км/ч.

BMW 5-й серии E 34

В 1988 г. пришла замена серии E 28, и успех этой машины должен был быть еще заметнее. С 1990 г. стали применяться четырехклапанные головки цилиндров. Особенно удачным оказался первый универсал в 5-й серии, выпускаемый с 1991 г. автомобиль, подкупающий своим внешним видом. Уже в 1988 г. появился M 5, затем универсал и спортивный автомобиль мощностью свыше 300 л.с. В 1992 г. серия E 34 повысила свою ценность за счет установки новых трех- и четырехлитровых V-образных двигателей, которые уже вскоре появились под капотом универсала 5-й серии.

BMW 5-й серии E 39

В конце 1995 г. в BMW стартовало производство новейшей модели 5-й серии. Он воспроизводил дух 3-й серии и создавал впечатление компактности, первым из крупносерийных автомобилей имел детали шасси из легкого сплава. Диапазон моделей простирается в настоящее время от 520 i до 528 i с шестицилиндровыми двигателями. Над ними размещаются модели 535 i и 540 i с восьмицилиндровыми двигателями, в то время как любители дизельных двигателей могут обратить внимание на новую модель 525 tds. Актуальная модель 5-й серии выпускается с 1997 г. в виде универсала, который в BMW традиционно называется «Touring».

BMW 6-й серии

На женевском автосалоне 1976 г. BMW показал свои новые купе класса «люкс» 630 CS и 633 CSI. Вскоре после этого появился роскошно оборудованный автомобиль 635 CSI также с рабочим объемом двигателя 3,5 л мощностью 218 л.с. BMW с 1983 г. предлагает особенно лакомый кусочек в виде модели M 635 CSI, который снабжен двигателем «суперспортивного» автомобиля M 1. Без катализатора его мощность была 286 л.с., и M 635 CSI развивала скорость свыше 250 км/ч.

BMW 7-й серии E 23

В 1977 г. начался выпуск моделей нового высшего класса BMW 7-й серии. По сравнению с изящно выглядевшими предшественниками теперь шла речь об уже визуально «тяжелых» машинах, стилистически приближенных к купе 6-й серии. Вначале появились три модели, 728, 730 и 733i, при этом двигатели были от предыдущих моделей. С 1979 г. предлагались только машины с впрыском, от

728i до 732i и до 735i. Впервые под названием "executive" в 1983 г. появилась серийная модель 745 7-й серии, оформленная со всей возможной роскошью.

BMW 7-й серии E 32

За счет второго поколения автомобилей 7-й серии BMW удалось сделать особенно крупный рывок вперед. Большой автомобиль казался необыкновенно элегантным и предлагал ожидаемые от этого класса удобства с безупречной сдержанностью, не становясь при этом «казенным». Вначале он предлагался только в двух вариантах с шестицилиндровыми двигателями, но затем в августе 1987 г. под звон литавр последовала премьера модели 750i с двенадцатицилиндровым двигателем. Более пятидесяти лет в Германии не было автомобиля с таким мотором. Эта 7-я серия была настолько успешной, что временно вытеснила с ведущей позиции в этом сегменте рынка даже своего могучего соперника Mercedes-Benz с его S-классом.

BMW 7-й серии E 38

С 1994 г. выпускается третье поколение автомобилей BMW класса «люкс». Совершенно новый кузов в безупречной гармонии соединяет в себе стилиевые элементы предшествующей модели и актуальной 3-й серии. Новейшие модели 7-й серии стали еще стройнее и спортивнее. Благодаря системе ASC, multifunctionальному рулю и поставляемой по желанию системе навигации эти автомобили, в первую очередь их флагман 750i/iL, представляют современное состояние автомобильной техники. Наряду с восьми- и двенадцатицилиндровыми моделями в 7-й серии снова появился автомобиль с дизельным двигателем, BMW 725 tds.

BMW 8-й серии E 31

В сентябре 1989 г. BMW представил с трепетом ожидавшегося преемника купе 6-й серии класса «люкс», тип 850i. Разочарования не было, совершенно новая модель с кузовом 2+2 подкупала поразительным стилиевым решением, восьмицилиндровым двигателем королевского класса и самой утонченной техникой. BMW снабдил этот автомобиль всем, что только может предложить сегодня крупный мировой изготовитель. В 1992 г. 8-я серия была переработана и дополнена. Наряду с автомобилем, окрещенным 850 Ci, теперь имелась, так сказать, превосходная степень 8-й серии под названием 850 CSI мощностью 380 л.с. и с подчеркнuto спортивным внешним видом. Затем в 8-ю серию вошла восьмицилиндровая версия с рабочим объемом двигателя 4 л.

BMW M 1

Представлением суперспортивного автомобиля на парижском автосалоне в октябре 1977 г. BMW попытался «протиснуться» в круг международной элиты спортивных автомобилей. Вначале планировалось совместное производство с итальянской фирмой Ламборджини, но в конце концов BMW вынужден был поручить монтаж M 1 «домашнему портному» Бауру в Штутгарте, т.к. итальянцы не выдержали плана по срокам. Двигатель рабочим объемом 3,6 л двухместной модели в варианте «для улиц» развивал мощность 277 л.с. Наряду с этим предлагались два варианта гоночного автомобиля с безнаддувным двигателем мощностью 470 л.с.

или с турбодвигателем мощностью до 850 л.с. В целом эта модель оказалась для BMW не слишком удачной, т.к. уже в 1981 г. после выпуска всего лишь 450 экземпляров из-за недостаточного спроса производство M 1 было прекращено.

BMW Z 1

В 1986 г. на страницах специальной прессы впервые замелькали фотографии нового нетрадиционного родстера. BMW выставил Z 1 в качестве серийной модели во Франкфурте в 1988 г. Только двигатель клиновидного спортивного автомобиля был взят от BMW 325i. Остальное было смесью из технических новинок и футуристических импровизаций. Кузов из синтетических материалов покоился на несущем рамном полу из листовой стали, боковые двери были опускающимися. Несмотря на некоторые технические проблемы, Z 1 нашел своих почитателей, которые, однако, хотели бы, чтобы двигатель на этом спортивном автомобиле был не много «поядовитее». В 1991 г. был выпущен последний из 8000 автомобилей в основном в дорогом исполнении ручной работы.

BMW Z 3

С начала 1996 г. BMW предлагает поклонникам «настоящих» родстеров модель Z 3. Автомобиль приводится в движение двигателями с впрыском рабочим объемом 1,8 или 1,9 л. В 1997 г. последовали значительно более мощные версии с шестицилиндровым двигателем рабочим объемом 2,8 л вплоть до родстера M мощностью свыше 300 л.с. Маленький и подчеркнута «плоский» двухместный автомобиль по стилю напоминал легендарные прежние родстеры BMW.

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ СОКРАЩЕНИЙ

автом. – автомобиль;	неб. – небольшой;
АКП – автоматическая коробка передач;	нейтр. – нейтрализатор;
бараб. – барабанные;	нем. – немецкий;
б/б – бензобак;	н. п. – нисходящий поток;
блок. – блокирующий;	NV, NR – количество передач переднего и заднего хода;
бок. – боковой, боковая;	об/мин – количество оборотов в минуту;
бол. – большой;	обр. – образные, образное;
бронир. – бронированный;	оппоз. – оппозитный;
В x Н – диаметр цилиндра i ход поршня;	отрег. – отрегулированный;
вар. – вариант;	ОНV – нижнее расположение клапанов;
вмест. – вместимость;	п., передн. – передние;
возд. – воздушное;	перекл. – переключение;
в. п. – восходящий поток;	перв. – первый;
впр. – впрыск;	пит. – питание;
выб. – выбор;	пол. – полоса;
вып. – выпущено;	пон. – пониженный, пониженная;
газ. – газовое, газовый;	п. о. – передаточное отношение;
гидравл. – гидравлические;	посл. – последний;
г. п. – горизонтальный поток;	пост. – поставлялся; постоянный;
ГРМ – газораспределительный механизм;	прив. – привод;
ГУР – гидроусилитель руля;	произв. – производился, производство;
двиг. – двигатель;	прост. – простое;
диз. – дизельный;	раб. – работа, рабочий;
диск. – дисковые;	радиопр. – радиоприемник;
дифф. – дифференциал;	расп. – расположение, расположены;
ДОНС – два верхнерасположенных распределительных вала;	распр. – распределение, распределительный;
друг. – другой, другая;	рез. – резиновый;
Д x Ш x В – длина x ширина x высота;	рыч. – рычаг;
емк. – емкость;	рул. – рулевой, рулевое;
жидк. – жидкостное;	ряд. – рядный;
зак. – заказ;	сер. – серийно, серия;
задн. – заднее;	сист. – система;
зол. – золотниковое;	скор. – скорость;
кабр. – кабриолет;	след. – следующие;
кам. – камера;	спл. – сплошная;
катал. – катализатор;	спорт. – спортивный, спортивная;
карб. – карбюратор;	стаб. – стабилизатор;
кач. – качество;	стор. – сторона;
кол. – колеса;	ступ. – ступенчатая;
колич. – количество;	ТБК – турбокомпрессор;
колон. – колонка;	тв. – твердые, твердое;
кон. – контур, контурная;	техн. – техническое;
кор. – коробка;	топл. – топливный;
КПП – коробка перемены передач;	торм. – тормозная, тормозов;
кр. – крыша;	улучш. – улучшенное;
л. с. – лошадиные силы;	упр. – упрощенное, упрощенный;
макс. – максимальный, максимальная;	ускор. – ускоряющая;
матер. – материалы;	усов. – усовершенствованный;
механ. – механический;	фар. – фары;
МКП – механическая коробка передач;	характ. – характерный, характеристики;
многот. – многоточечный;	хром. – хромированная;
мод. – модель;	цил. – цилиндр;
молд. – молдинг;	цифр. – цифровая;
мощн. – мощность;	электр. пр. – электропривод;
назв. – название;	электр. – электронный;
нас. – насос;	эксп. – экспортный.



Серия:	BMW 501
Модель:	501
Производство:	1952—54 гг.
Двигатель:	6-цил., ряд., с жидк. охл.
ГРМ:	ОНV
Объем, см³:	1971
В х Н:	66 х 96 мм
Мощность:	65 л.с., при 4400 об/мин
Сист. пит.:	2-кам. карб. с н.п. Solex 30 PAAJ
КПП:	4V, 1R с перекл. на рул. колон.
Тормоза:	гидравл. бараб. перед./задн.
V max:	135 км/ч
Масса:	1340 кг
Колеса:	5,50-16
База:	2835 мм
Колея п/з:	1322/1408 мм
Д х Ш х В:	4730 х 1780 х 1530 мм
Примечания:	сер. радиопр. фирмы Беккер

Первая конструкция легкового автомобиля BMW после 1945 г. 501 была представлена уже в 1951 г. во Франкфурте. Серийное производство с ноября 1952 до марта 1954 г. с двигателем мощностью 65 л.с. Кузова полностью и до 1955 г. еще частично поставлялись Бауrom из Штутгарта, в этом случае капот двигателя и крышка багажника были сделаны из алюминия. Было выпущено 2125 автомобилей. Цена 1952 г.: DM 15150.

BMW 501 A был выпущен в небольшом количестве экземпляров со специальными кузовами от Баура в виде купе и двух- и четырехдверного кабриолета. В противоположность BMW 501 со специальными кузовами других фирм, купе и кабриолеты Баура реализовывались через торговую сеть BMW и демонстрировались в проспектах и прайс-листах BMW. В целом было сделано 2051 BMW 501A и 1270 BMW 501B. 501B стоил в начале 1954 г. DM 12680. Самой дорогой моделью был четырехдверный кабриолет от Баура с базовой ценой в DM 12200.

Серия:	BMW 501
Модель:	501A/501B
Производство:	1952—54 гг.
Двигатель:	6-цил., ряд., с жидк. охл.
ГРМ:	ОНV
Объем, см³:	1971
В х Н:	66 х 96 мм
Мощность:	72 л.с., при 4400 об/мин
Сист. пит.:	2-кам. карб. с н.п. Solex 30 PAAJ
КПП:	4V, 1R с перекл. на рул. колон.
Тормоза:	гидравл. барабан. перед./задн.
V max:	140 км/ч
Масса:	1340 кг
Колеса:	5,50-16
База:	2835 мм
Колея п/з:	1322/1408 мм
Д х Ш х В:	4730 х 1780 х 1530 мм
Примечания:	модель 501B в простом исполнении



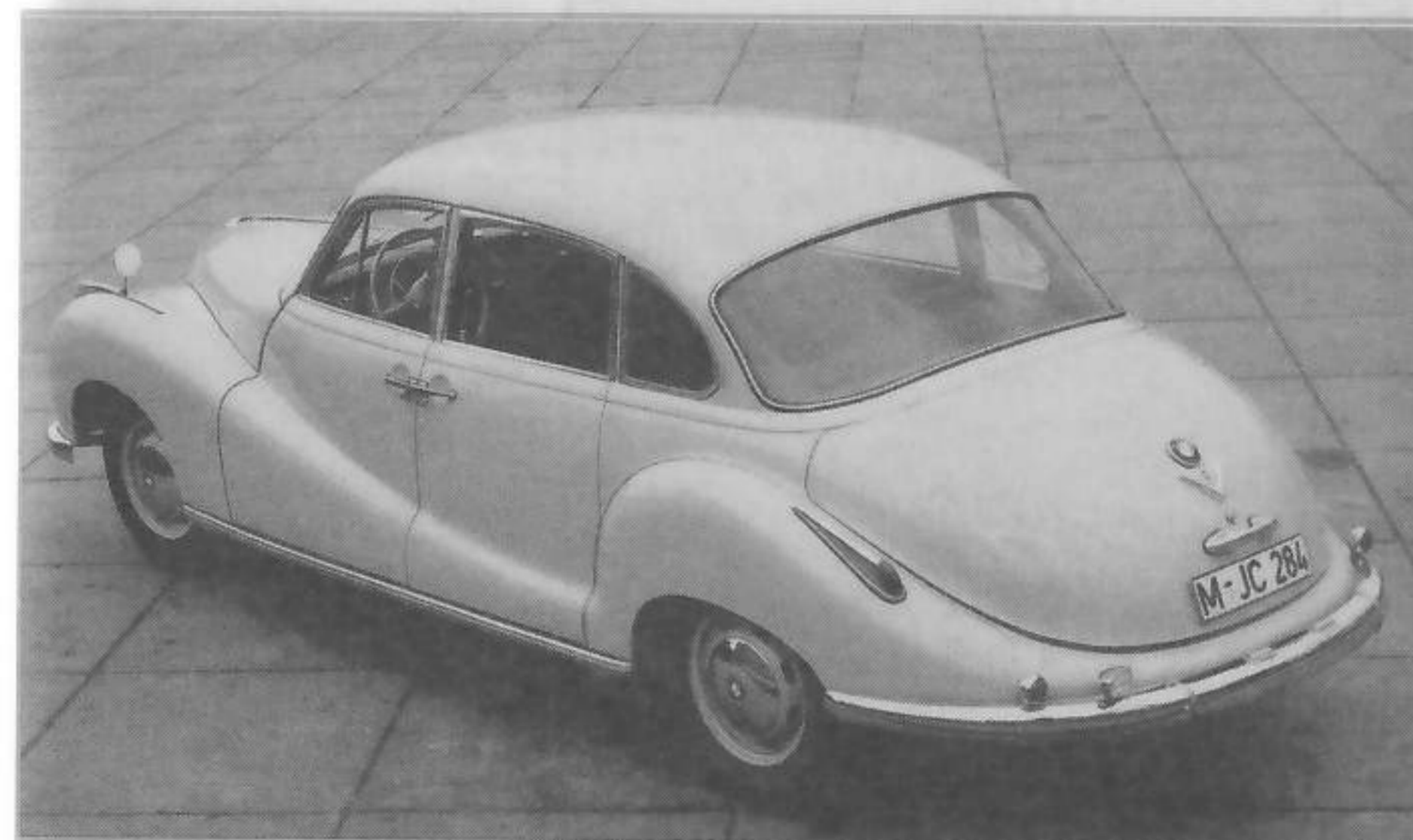


Серия: BMW 501
Модель: 501/6
Производство: 1955—64 гг.
Двигатель: 6-цил., ряд., с жидк. охл.
ГРМ: OHV
Объем, см³: 2077
В x Н: 68 x 96 мм
Мощность: 72 л.с., при 4500 об/мин
Сист. пит.: 2-кам. карб. с н. п. Solex 32 PAJA
КПП: 4V, 1R с перекл. на рул. кол.
Тормоза: гидравл. бараб. перед./задн.
V max: 145 км/ч
Масса: 1340 кг
Колеса: 5,50-16 или 6,40-15
База: 2835 мм
Колея п/з: 1322/1408 мм
Д x Ш x В: 4730 x 1780 x 1530 мм
Примечания: нет варианта в прост. исп.

Тип 501/ 6 выпущен Бауром в 37 экземплярах в виде купе или двухдверного кабриолета. Цены: DM 17850 и 17950. Производство серийных седанов официально закончилось в 1958 г. после выпуска 3444 экземпляров; 51 автомобиль с шестицилиндровым двигателем еще изготавливался по отдельным заказам до 1964 г. Цена BMW 501/6 в 1955 г.: DM 12500.

Своим типом 502 с двигателем из алюминиевого сплава BMW вызвал сенсацию в Женеве в 1954 г., это был первый немецкий легковой автомобиль с восьмицилиндровым двигателем после окончания войны. Автомобиль имел дополнительные хромированные украшения, мигающий указатель поворота вместо указателя поворота семафорного типа и серийные противотуманные фары. Цена на 1954 г. была установлена в размере DM 17800, но уже в следующем году понижена на DM 1350. До 1955 г. также предлагались такие восьмицилиндровые модели со специальными вариантами кузовов от Баура, как купе и двух- и четырехдверный кабриолет.

Серия: BMW 502
Модель: 502; 502 2,6 люкс
Производство: 1954—61 гг.
Двигатель: 8-цил. V-обр., с жидк. охл.
ГРМ: OHV
Объем, см³: 2580
В x Н: 74 x 75 мм
Мощность: 100 л.с., при 4800 об/мин
Сист. пит.: 2-кам. карб. с н. п. Solex 30 PAAJ;
 с 1957 г.: Zenith 32 NDIX 4V, 1R с перекл. на рул. кол. с 1959 г. по зак. с ГУР;
КПП: гидрав., с 1960 г. по зак. диск. на перед. кол.
Тормоза: гидрав., с 1960 г. по зак. диск. на перед. кол.
V max: 160 км/ч
Масса: 1440 кг
Колеса: 6,40 S 15 L
База: 2835 мм
Колея п/з: 1330/1416 мм
Д x Ш x В: 4730 x 1730 x 1530 мм
Примечания: назв. модели 1959 г.: BMW 2,6 Luxus





Серия:	BMW 502
Модель:	501 с 8-цил. двиг.; 2,6
Производство:	1955—66 гг.
Двигатель:	8-цил. V-обр., с жидк. охл.
ГРМ:	ОНV
Объем, см³:	2580
В х Н:	74 х 75 мм
Мощность:	95 л.с., при 4800 об/мин
Сист. пит.:	2-кам. карб. с н. п. Solex 30 PAAJ; с 1957 г.: Zenith 32 NDIX
КПП:	4V, 1R с перекл. на рул. кол.
Тормоза:	гидравл., с 1960 г. по зак. диск. торм. на перед. кол.
V max:	155 км/час
Масса:	1430 кг
Колеса:	6,40 S 15 L
База:	2835 мм
Колея п/з:	1330/1416 мм
Д х Ш х В:	4730 х 1780 х 1530 мм
Примечания:	с осени 1958 г. назв. типа: BMW 2,6

BMW с восьмицилиндровым двигателем и позднее 2,6 были, так сказать, экономичными версиями новых моделей BMW с восьмицилиндровыми двигателями. У них был кузов автомобилей с шестицилиндровым двигателем с более скромным внутренним оформлением и меньшим количеством хрома, а также с маленьким задним окном. Цена 1955 г.: DM 13950. В целом было выпущено 9011 экземпляров машин всех версий двигателей с рабочим объемом 2,6 л.

Серийный выпуск версии BMW 3200 L мощностью 140 л.с. с сентября 1961 г. с дисковыми тормозами и модифицированными задними фонарями. Цена в начале производства: DM 17850, в конце производства: DM 19640.

Серия:	BMW 502
Модель:	502 с двиг. 3,2 л; 3200 L
Производство:	1955—61 гг.; 1961—63 гг.
Двигатель:	8-цил. V-обр., с жидк. охл.
ГРМ:	ОНV
Объем, см³:	3168
В х Н:	82 х 75 мм
Мощность:	120 л.с., при 4800 об/мин; 140 л.с., при 5400 об/мин
Сист. пит.:	2-кам. карб. с н. п. Zenith 32 NDIX; Zenith 36 NDIX
КПП:	4V, 1R с перекл. на рул. кол.
Тормоза:	гидравл., с 1959 г. по зак. с гур; с 1960 г. диск. на перед. кол.; бараб. на задн. кол.
V max:	170, 175 км/ч
Масса:	1470 кг
Колеса:	6,40 S 15 L
База:	2835 мм
Колея п/з:	1330/1416 мм
Д х Ш х В:	4730 х 1780 х 1530 мм
Примечания:	назв. моделей 59 и 60 гг.: BMW 3,2





Серия:	BMW 502
Модель:	502 Super с рабоч. объемом двиг. 3,2 л; 3200 S
Производство:	1957—61 гг.
Двигатель:	8-цил. V-обр., с жидк. охл.
ГРМ:	ОНV
Объем, см³:	3168
В х Н:	82 х 75 мм
Мощность:	140 л.с., при 4800 об/мин; 160 л.с., при 5600 об/мин
Сист. пит.:	2 2-кам. карб. с н. п. Zenith 32 NDIX; 2 Zenith 36 NDIX
КПП:	4V, 1R с пер. на рул. кол.
Тормоза:	гидравл., с 1959 г. по зак. диск. на пер. кол., с 1961 г. — сер.
V max:	175/190 км/ч
Масса:	1500; 1490 кг
Колеса:	6,40 S 15 L, с 1959 г. 6,50/6,70 H 15 L
База:	2835 мм
Колея п/з:	1330/1416 мм
Д х Ш х В:	4730 х 1780 х 1530 мм

BMW 3200 S при своем появлении в 1961 г. был самым быстрым седаном в Германии. BMW 502 Super с рабочим объемом двигателя 3,2 л стоил в 1957 г. DM 19770, усовершенствованная версия 3200S с 1961 г. — DM 21240. В целом BMW выпустил 3840 экземпляров лимузинов с двигателем с рабочим объемом 3,2 л. Представительский седан под названием 505 на базе 502 с двигателем с рабочим объемом 3,2 л выпущен в 1955 г. в единственном экземпляре.

Кузов из алюминия для этого элегантного купе на технической базе лимузина 502 создал знаменитый дизайнер Альбрехт Гертц. Изготовленный в основном вручную BMW 503 дебютировал в сентябре 1955 г. Серийное производство началось в мае 1956 г. BMW смог продать всего 273 BMW 503 Coupe по цене от 29500 до 32950.

Серия:	BMW 503
Модель:	503 купе
Производство:	1956—60 гг.
Двигатель:	8-цил. V-обр., с жидк. охл.
ГРМ:	ОНV
Объем, см³:	3168
В х Н:	82 х 75 мм
Мощность:	140 л.с., при 4800 об/мин
Сист. пит.:	2 2-кам. карб. с н. п. Zenith 32 NDIX
КПП:	4V, 1R с пер. на рул. кол., с сентября 1957 г. с рычаг. на полу
Тормоза:	гидравл., бараб. перед./задн.
V max:	190 км/ч
Масса:	1500 кг
Колеса:	6,00 H 16 (6 PR)
База:	2835 мм
Колея п/з:	1400/1420 мм
Д х Ш х В:	4750 х 1710 х 1440 мм
Примечания:	неб. колич. автом. было произв. с двиг. мощн. 150 л.с.





Серия:	BMW 503
Модель:	503 кабриолет
Производство:	1956—60 гг.
Двигатель:	8-цил. V-обр., с жидк. охл.
ГРМ:	ОНV
Объем, см³:	3168
В х Н:	82 х 75 мм
Мощность:	140 л.с., при 4800 об/мин
Сист. пит.:	2 2-кам. карб. с н.п. Zenith 32 NDIX
КПП:	4V, 1R с пер. на рул. кол., с сентября 1957 г. с рычаг. на полу гидравл., бараб. перед./задн.
Тормоза:	
V max:	190 км/ч
Масса:	1500 кг
Колеса:	6,00 Н 16 (6 PR)
База:	2835 мм
Колея п/з:	1400/1420 мм
Д х Ш х В:	4750 х 1710 х 1440 мм

BMW 503 кабриолет в существенных деталях соответствовал купе, стоил столько же и был в Германии первым кабриолетом, имевшим крышу с электроприводом. Было выпущено 139 автомобилей.

Родстер BMW 507, для многих один из самых красивых спортивных автомобилей, был представлен вместе с 503 на МАВ во Франкфурте в 1955 г. Проект кузова снова был сделан Альбрехтом Герцем. В начале производства в ноябре 1956 г. автомобиль стоил DM 26500 и до марта 1959 г. было быстро продано 252 экземпляра. Экспортные варианты для США располагали форсированным по степени сжатия до 9:1 двигателем (серия: 7,8:1), который имел мощность около 195 л.с.

Серия:	BMW 507
Модель:	507 родстер
Производство:	1956—59 гг.
Двигатель:	8-цил. V-обр., с жидк. охл.
ГРМ:	ОНV
Объем, см³:	3168
В х Н:	82 х 75 мм
Мощность:	150 л.с., при 4800 об/мин
Сист. пит.:	2 2-кам. карб. с н.п. Zenith 32 NDIX
КПП:	4V, 1R с пер. на рул. кол., с сентября 1957 г. с рычаг. на полу гидравл., бараб. п/з, неб. кол. авт. в начале 1959 г. — с диск. торм. на перед. кол.
Тормоза:	
V max:	190—220 км/ч
Масса:	1330 кг
Колеса:	6,00 Н 16 (6 PR)
База:	2480 мм *
Колея п/з:	1445/1425 мм
Д х Ш х В:	4380 х 1650 х 1300 мм





Серия: BMW 3200 CS
Модель: 3200 CS купе
Производство: 1962—65 гг.
Двигатель: 8-цил. V-обр., с жидк. охл.
ГРМ: OHV
Объем, см³: 3168
В х Н: 82 х 75 мм
Мощность: 160 л.с., при 5600 об/мин
Сист. пит.: 2 2-кам. карб. с н.п. Zenith 32 NDIX
КПП: 4V, 1R на выб. с пер. на рул. кол. или с рычаг. на полу
Тормоза: гидравлич., диск. перед., бараб. задн.
V max: 200 км/ч
Масса: 1500 кг
Колеса: 7,00 Н 15 L или 185 HR 15
База: 2835 мм
Колея п/з: 1330/1416 мм
Д х Ш х В: 4830 х 1720 х 1460 мм
Примечания: по спец. зак. вып. 1 кабр.

Преемник BMW 503, проект кузова от Бертонэ. Дебют во Франкфурте в 1961 г. Выпускался с февраля 1962-го по сентябрь 1965 г. Оснащение соответствовало лимузину 3200 S. В 1962 г. BMW 3200 CS купе стоил DM 29850. В целом было изготовлено 603 машины.

Начало производства мотоцикла (Motocoupe) по лицензии ISO с апреля 1955 г., Isetta 300 с февраля 1956 г. Двухцветная версия класса люкс с ломаной декоративной линией сбоку. По специальному заказу было сделано незначительное количество: кабриолет со складывающейся крышей вместо заднего стекла, версия для тропиков с вентиляционными щелями во фронтальной двери и Isetta для перевозки грузов со съемным поддоном на месте заднего стекла. Экспортная версия с измененными фарами, усиленными лонжеронами и бамперами. Цена Motocoupe 250: DM 2580,— (1955 г.).

Серия: BMW Isetta
Модель: 250; 300
Производство: 1955—57 гг.
Двигатель: 1-цил., с возд. охл.
ГРМ: OHV
Объем, см³: 245; 298
В х Н: 68 х 68; 72 х 73 мм
Мощность: 12 л.с., при 5800 об/мин; 13 л.с., при 5200 об/мин на зад. кол. без дифф.
Сист. пит.:
КПП: 1 карб. с зол. распр. Bing 1/24 4V, 1R
Тормоза: гидравл., бараб. перед./задн.
V max: 85 км/ч
Масса: 360 кг
Колеса: 4,80-10
База: 1500 мм
Колея п/з: 1200/520 мм
Д х Ш х В: 2285 х 1380 х 1340 мм
Примечания: с конца 1955 г. коротк. кож. у фар





Серия: BMW Isetta
Модель: 250; 300 (на экспорт)
Производство: 1956—62 гг.
Двигатель: 1-цил., с возд. охл.
ГРМ: OHV
Объем, см³: 245; 298
В х Н: 68 х 68; 72 х 73 мм
Мощность: 12 л.с., при 4500 об/мин;
 13 л.с., при 4600 об/мин
 на задн. кол. без дифф.
Сист. пит.: 1 карб. с зол. распр. Bing 1/24
КПП: 4V, 1R
Тормоза: гидравл., бараб. перед./задн.
V max: 85 км/ч
Масса: 360 кг
Колеса: 4,80-10
База: 1500 мм
Колея п/з: 1200/520 мм
Д х Ш х В: 2355 х 1380 х 1340 мм
Примечания: с 1958 г. в произв. до 1960 г.
 также в трехкол. вар.

Уже в октябре 1956 г. наряду с первоначальной моделью началось производство Изетты с новым кузовом. Все модели были снабжены складывающейся крышей. В этом случае тоже было несколько тропических и грузовых вариантов. По лицензии BMW эта модель производилась также в Великобритании и Бразилии. На заводе в Мюнхене количество выпущенных автомобилей достигло 136367 экземпляров без учета поставляемых комплектующих деталей (25361).

Четырехместный малогабаритный автомобиль с испытанным двигателем от мотоцикла, разработанный на базе BMW Isetta. Вход через фронтальную дверь и единственную боковую дверь сзади справа. Мотор и трансмиссия образовывали единый блок, при этом коробка передач была впереди, а двигатель за задней осью. Автомобиль имел независимую подвеску задних колес на косых рычагах и винтовых пружинах. В период между декабрем 1957 г. и ноябрем 1959 г. было выпущено 34 318 BMW 600, неофициально называвшихся также «большая Изетта». Цена составляла DM 3895.

Серия: BMW 600
Модель: 600
Производство: 1957—59 гг.
Двигатель: 2-цил. оппоз., с возд. охл.
ГРМ: OHV
Объем, см³: 582
В х Н: 74 х 68 мм
Мощность: 19,5 л.с., при 4500 об/мин
Сист. пит.: 1 карб. с г. п. Zenith 28 KLP 1
КПП: 4V, 1R с рычаг. на полу
Тормоза: гидравл., бараб. перед./задн.
V max: 105 км/ч
Масса: 550 кг
Колеса: 5,20-10
База: 1700 мм
Колея п/з: 1220/1160 мм
Д х Ш х В: 2900 х 1400 х 1375 мм
Примечания: эксп. вар. также с бол. фар. и бамп.





Серия:	BMW 700
Модель:	700 купе
Производство:	1959—64 гг.
Двигатель:	2-цил. оппоз., с возд. охл.
ГРМ:	ОНV
Объем, см³:	697
В х Н:	78 х 73 мм
Мощность:	30 л.с. при 5000 об/мин; с февр. 1963 г. 32 л.с.
Сист. пит.:	1 карб. с н. п. Solex 34 PCI
КПП:	4V, 1R с рычаг. на полу
Тормоза:	гидравл., бараб. перед./задн.
V max:	125 км/ч
Масса:	640 кг
Колеса:	5,20-12
База:	2120 мм
Колея п/з:	1270/1200 мм
Д х Ш х В:	3540 х 1480 х 1270 мм
Примечания:	проект кузова Мичелотти (Michelotti), Турин

Первый малогабаритный послевоенный автомобиль BMW с традиционным обликом. BMW 700 по своим техническим характеристикам базировался на скорее невезучем BMW 600, но располагал кузовом итальянского дизайнера, точно соответствующим вкусу времени. BMW начал производство этой модели в августе 1959 г. с особенно привлекательного купе, при этом автомобиль с сиденьями 2+2 стоил DM 5200. До конца производства в апреле 1964 г. BMW продал 19894 машины.

Эта модель BMW представляла собой разумный и привлекательный малогабаритный автомобиль традиционной конструкции, который должен был стать первым крупносерийным автомобилем BMW после 1945 г. В декабре началось производство лимузинов 700, количество которых до апреля 1962 г. достигло 49447 экземпляров. Двухдверный лимузин стоил DM 4760, вариант класса «люкс» был дороже на DM 235.

Серия:	BMW 700
Модель:	700
Производство:	1959—62 гг.
Двигатель:	2-цил. оппоз., с возд. охл.
ГРМ:	ОНV
Объем, см³:	697
В х Н:	78 х 73 мм
Мощность:	30 л.с. при 5000 об/мин
Сист. пит.:	1 карб. с н.п. Solex 34 PCI
КПП:	4V, 1R с рычаг. на полу
Тормоза:	гидравл., бараб. перед./задн.
V max:	120 км/ч
Масса:	640 кг
Колеса:	5,20-12
База:	2120 мм
Колея п/з:	1270/1200 мм
Д х Ш х В:	3540 х 1480 х 1345 мм
Примечания:	с дек. 1961 г. также BMW 700 Lexus в улуч. исп.





Серия:	BMW 700
Модель:	700 Sport; 700 CS
Производство:	1960—63; 1963—64 гг.
Двигатель:	2-цил. оппоз., с возд. охл.
ГРМ:	ОНV
Объем, см³:	697
В х Н:	78 х 73 мм
Мощность:	40 л.с., при 5700 об/мин
Сист. пит.:	2 карб. с н. п. Solex
КПП:	4V, 1R с рычаг. на полу
Тормоза:	гидравл. бараб. перед./задн. 2 карб. с н.п. Solex 34
V max:	135 км/ч
Масса:	650 кг
Колеса:	5,20-12, с осени 1963 г. 5,50-12
База:	2120 мм
Колея п/з:	1270/1200 мм
Д х Ш х В:	3540 х 1480 х 1345 мм
Примечания:	назв. типа BMW 700 CS введено с 1963 г.

Автомобили BMW Sport 700 и 700 CS представляют собой очаровательные и мощные, маленькие спортивные купе, которые сразу же привлекли к себе внимание. Двигатели отлично подходили для форсирования и превратили автомобили в многообещающие спортивные машины. Спортивное купе 700 с сиденьями 2+2 стоило в 1960 г. DM 5850 и, включая появившийся позднее 700 CS, их было выпущено в Мюнхене 8644 экземпляров. В Италии и Бельгии было также собрано небольшое количество машин этого типа из поставленных комплектов.

Кузова для этого красивого автомобиля проектировал «домашний портной» BMW Баур в Штутгарте. За этот чрезвычайно эксклюзивный малогабаритный автомобиль покупатель должен был выложить DM 6 950. С сентября 1961 г. по ноябрь 1964 г. было выпущено всего 2592 кабриолетов BMW 700, из них 211 в исполнении для США с более мощными фарами дальнего света и с другими амортизаторами.

Серия:	BMW 700
Модель:	700 кабриолет
Производство:	1961—64 гг.
Двигатель:	2-цил. оппоз., с возд. охл.
ГРМ:	ОНV
Объем, см³:	697
В х Н:	78 х 73 мм
Мощность:	40 л.с., при 5700 об/мин
Сист. пит.:	2 карб. с н. п. Solex 34 PCI
КПП:	4V, 1R с рычаг. на полу
Тормоза:	гидравл., бараб. перед./задн.
V max:	135 км/ч
Масса:	685 кг
Колеса:	5,20-12, с осени 1963 г. 5,50-12
База:	2120 мм
Колея п/з:	1270/1200 мм
Д х Ш х В:	3540 х 1480 х 1290 мм





Серия:	BMW 700
Модель:	LS Luxus; LS
Производство:	1962—65; 1962—64 гг.
Двигатель:	2-цил. оппоз., с возд. охл.
ГРМ:	ОНV
Объем, см³:	697
В х Н:	78 х 73 мм
Мощность:	30 л.с., при 5000 об/мин, с февр. 1963 г. 32 л.с., при 5000 об/мин
Сист. пит.:	1 карб. с н. п. Solex 34 PCI
КПП:	4V, 1R с рычаг. на полу
Тормоза:	гидравл., бараб. перед./задн.
V max:	120 км/ч
Масса:	680 кг
Колеса:	5,20-12, с осени 1963 г. 5,50-12
База:	2280 мм
Колея п/з:	1270/1200 мм
Д х Ш х В:	3860 х 1480 х 1360 мм
Примечания:	BMW LS в упрощ. исп.

Эти преемники купе BMW 700 стали длиннее на 360 мм, что увеличивало пространство перед задними сиденьями в основном для ног пассажиров. При этом выросла на 160 мм колесная база. Первоначально BMW хотел поставить на эти модели новый компактный четырехцилиндровый двигатель, но в конце концов было принято решение в пользу мотоциклетного оппозитного двигателя. При вводе модели BMW LS Luxus стоил DM 5320, последовавшая вскоре после нее экономичная версия LS — DM 4785. BMW выпустил 65026 экземпляров BMW LS Luxus и 4976 единиц BMW LS, из них 415 для США и 1540 единиц с правосторонним управлением. Комплектующие детали были отправлены в Бельгию и Италию.

Между сентябрем 1964-го и сентябрем 1965 г. BMW построил также купе с увеличенным расстоянием между колесами и немного вытянутой задней частью. BMW LS купе стоило DM 5850 и было выпущено в 1730 экземплярах, при этом кузова поставлял Баур.

Серия:	BMW 700
Модель:	LS купе
Производство:	1964—65 гг.
Двигатель:	2-цил. оппоз., с возд. охл.
ГРМ:	ОНV
Объем, см³:	697
В х Н:	78 х 73 мм
Мощность:	40 л.с., при 5700 об/мин
Сист. пит.:	2 карб. с н. п. Solex 34 PCI
КПП:	4V, 1R с рычаг. на полу
Тормоза:	гидравл., бараб. перед./задн.
V max:	135 км/ч
Масса:	690 кг
Колеса:	5,50-12
База:	2280 мм
Колея п/з:	1270/1200 мм
Д х Ш х В:	3860 х 1480 х 1300 мм





Серия:	BMW Новый класс
Модель:	1500; 1600
Производство:	1962—64; 1964—66 гг.
Двигатель:	4-цил. ряд., с жидк. охл.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	1499; 1573
В х Н:	82 х 71; 84 х 71 мм
Мощность:	80 л.с., при 5700 об/мин 83 л.с., при 5500 об/мин
Сист. пит.:	1 карб. с н.п. Solex 34 PICB, с 1964 г. Solex 36-40 PDSI
КПП:	4V, 1R с рычаг. на полу
Тормоза:	гидравл., диск. перед., бараб. задн.
V max:	148 км/ч; 155 км/ч
Масса:	1060 кг; 1070 кг
Колеса:	6,00-14, по зак. 165 SR 14; 6,00 S 14, по зак. 165 SR 14
База:	2550 мм
Колея п/з:	1320/1366 мм
Д х Ш х В:	4500 х 1710 х 1450 мм

BMW 1500 был первым автомобилем среднего класса, выпущенным BMW после Второй мировой войны. Презентация последовала во Франкфурте в 1961 г., после этого производство началось лишь в октябре 1962 г. после больших проблем, связанных с технологией. В конце 1964 г. производство BMW 1500 после выпуска 23807 автомобилей было прекращено, 250 из них было выпущено с правосторонним рулем. Визуально тип 1600 не отличался от 1500, но был существенно более зрелым в техническом отношении. В течение двух лет производства с конвейера сошло 9728 единиц.

Оба варианта типа 1800 были представлены в сентябре 1963 г. Но производство BMW 1800 TI было начато лишь в начале 1964 г. В период своего дебюта BMW 1800 стоил DM 9985 и до 1968 г. был выпущен в 95677 экземплярах, из них 1953 автомобиля имели трехступенчатую автоматическую коробку передач ZF. Начальная цена BMW 1800 TI составляла DM 10960 и до конца 1968 г. стены завода в Мюнхене покинуло 21116 автомобилей, при этом было выпущено 567 BMW 1800 TI с правосторонним рулем.

Серия:	BMW Новый класс
Модель:	1800; 1800 TI
Производство:	1963—68; 1964—66 гг.
Двигатель:	4-цил. ряд., с жидк. охл.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	1773
В х Н:	84 х 80 мм
Мощность:	90 л.с., при 5250 об/мин 110 л.с., при 5800 об/мин
Сист. пит.:	1 карб. с н. п. Solex 36-40 PDSI; 2 2-кам. карб. с г. п. Solex 40 PNH
КПП:	4V, 1R, по зак. с 1966 г. АКП (кроме TI), с рычаг. на полу
Тормоза:	гидравл., диск. перед., бараб. задн.
V max:	162 км/ч; (авт. 158 км/ч); 175 км/ч
Масса:	1090 кг; 1120 кг
Колеса:	6,00 S 14, по зак. 165 SR 14
База:	2550 мм
Колея п/з:	1320/1366 мм; 1330/1376 мм
Д х Ш х В:	4500 х 1710 х 1376 мм
Примечания:	разл. с BMW 1500/1600: спл. бок. хром. пол.





Модернизированная версия первой модели 1800. Визуально отличалась по черной решетке радиатора с хромированными полосами. С апреля 1971 г. внешне стала подобна модели 2000 с прямоугольными фарами. Суммарное количество выпущенных автомобилей до декабря 1971 г.: 39137 на заводе в Мюнхене, из них 1771 с автоматической коробкой передач.

Серия: BMW Новый класс
Модель: 1800 TI/SA
Производство: 1965 г.
Двигатель: 4-цил. ряд., с жидк. охл.
ГРМ: расп. V-обр., ohc
Объем, см³: 1773
В х Н: 84 х 80 мм
Мощность: 130 л.с., при 6100 об/мин
Сист. пит.: 2 2-кам. карб. с г. п. Weber 45 DCOE
КПП: 5V, 1R, с рычаг. на полу
Тормоза: гидравл., диск. перед., бараб. задн.
V max: 190 км/ч
Масса: 1050 кг
Колеса: 165 HR 14, по зак. 6,00-14 Racing
База: 2550 мм
Колея п/з: 1330/1376 мм
Д х Ш х В: 4500 х 1710 х 1450 мм
Примечания: по зак. с блок. дифф. и б/б 105 л (сер. 53 л)

В 1965 г. BMW выставил 200 единиц модели 1800 TI/SA, задуманной в основном для спорта, при этом буквы «SA» как раз и означали спортивное исполнение. Цена: DM 13500.

Серия: BMW Новый класс
Модель: 1800
Производство: 1968—71 гг.
Двигатель: 4-цил. ряд., с жидк. охл.
ГРМ: расп. V-обр., ohc
Объем, см³: 1766
В х Н: 89 х 71 мм
Мощность: 90 л.с., при 5250 об/мин
Сист. пит.: 1 карб. с н. п. Solex 36-40 PDSI
КПП: 4V, 1R, по зак. с 3-ступ. АКП
Тормоза: гидравл., диск. перед., бараб. задн.
V max: 165 км/ч (авт. 162 км/ч)
Масса: 1500 кг, с 1971 г. 1550 кг
Колеса: 6,45/165 HR 14, по зак. 165 SR 14, с 1970 г. сер.
База: 2550 мм
Колея п/з: 1330/1376 мм
Д х Ш х В: 4500 х 1710 х 1450 мм
Примечания: 2-конт. сист. торм.





Серия:	BMW Новый класс
Модель:	2000; 2000Ti/tilux
Производство:	1966—72 гг.; 1966—68/70 гг.
Двигатель:	4-цил. ряд., с жидк. охл.
ГРМ:	V-обр. расп., ohc
Объем, см³:	1990
В х Н:	89 х 80 мм
Мощность:	100 л.с., при 5500 об/мин; 120 л.с., при 5500 об/мин
Сист. пит.:	1 карб. с н. п. Solex 40 PDSI; 2 2-кам. карб. с г. п. Solex 40 PNH
КПП:	4V, 1R, по зак. с АКП (кроме 2000Ti/tilux), с рычаг. на полу
Тормоза:	гидравл., диск. перед., бараб. задн.
V max:	170 км/ч (авт. 165 км/ч); 180 км/ч
Масса:	1170 кг (авт. 1190 кг); 1150 кг (tilux 1170 кг)
Колеса:	165 SR 14; 175 SR/HR 14
База:	2550 мм
Колея п/з:	1330/1376 мм
Д х Ш х В:	4500 х 1710 х 1450 мм
Примечания:	2000 Ti внешне, — как 1800

К началу 1966 г. появился BMW 2000 с рабочим объемом двигателя 2 л и с новым обликом, т.е. с модными прямоугольными фарами, в то время как одновременно с ним представленная родственная модель BMW 2000 Ti сохранила круглые фары. С июля 1966 г. имелась также версия мощностью 120 л.с. с прямоугольными фарами, BMW 2000 tilux, в 1968 г. на все модели 2000 была поставлена черная решетка радиатора, как на остальных моделях нового класса. Цены: (апрель 1966 г.): 2000: DM 11475; 2000 Ti/tilux: DM 12750. Количество выпущенных автомобилей на заводе в Мюнхене: 2000: 114087, 2000 Ti: 6482, 2000 tilux: 17440. На заводе в Южной Африке также выпускался BMW 2000 под названием BMW 2004.

Преемник BMW 2000 tilux оснащенный двигателем с впрыском. Период производства с декабря 1969 г. по август 1971 г. В целом было изготовлено всего 1952 экземпляра BMW 2000 tilux.

Серия:	BMW Новый класс
Модель:	2000 tii
Производство:	1969—71 гг.
Двигатель:	4-цил. ряд., с жидк. охл.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	1990
В х Н:	89 х 80 мм
Мощность:	130 л.с., при 5800 об/мин
Сист. пит.:	топл. нас. Kugelfischer PL 04
КПП:	4V, 1R, с рычаг. на полу
Тормоза:	гидравл., диск. перед., бараб. задн.
V max:	185 км/ч
Масса:	1170 кг
Колеса:	175 HR 14
База:	2550 мм
Колея п/з:	1330/1376 мм
Д х Ш х В:	4500 х 1710 х 1450 мм





Серия: BMW купе с двиг. 2л
Модель: 2000 C; 2000 CS
Производство: 1965—70 гг.
Двигатель: 40-цил. ряд., с жидк. охл.
ГРМ: расп. V-обр., ohc
Объем, см³: 1990
В х Н: 89 х 80 мм
Мощность: 100 л.с., при 5500 об/мин;
 120 л.с., при 5500 об/мин
Сист. пит.: 1 карб. с н. п. Solex 40 PDSI;
 2 2-кам. карб. с г. п. Solex 40 PHN
КПП: 4V, 1R, по зак. с АКП (кроме
 2000 CS), с рычаг. на полу
Тормоза: гидравл., диск. перед., бараб.
 задн.
V max: 172 км/ч (авт. 168 км/ч);
 185 км/ч
Масса: 1200 кг (авт. 1220 кг); 1200
Колеса: 175 SR 14; 175 HR 14
База: 2550 мм
Колея п/з: 1330/1376 мм
Д х Ш х В: 4530 х 1675 х 1360 мм
Примечания: кузова сделаны Карманном в
 Оснабрюке

Представленный в июне 1965 г. купе 2000 C с рабочим объемом двигателя 2л и 2000 CS позднее создали базу автомобилей с рабочим объемом двигателя 2л. Серийный запуск производства 2000 CS в марте 1966 г., 2000 C в мае 1967 г. Производство 2000 C с механической коробкой передач было прекращено уже в сентябре 1968 г. из-за недостаточного спроса. В этом исполнении появилось всего 443 автомобиля. Напротив, до февраля 1970 г. с конвейера сошло 3249 BMW 2000 C с автоматической коробкой передач и 9999 BMW 2000 CS. Версий для США и с правосторонним рулем не было.

По техническим характеристикам в значительной степени приближенная к моделям нового класса компактная серия, как правило, с двумя дверями. С 1972 г. на все модели ставились боковые резиновые молдинги. В 1974 г. были переработаны все модели 2-й серии, узнаваемой внешне по прямоугольным задним фонарям вместо круглых и черной решетке радиатора. С апреля 1971 г. тип 1600-2 был переименован в 1602. Цены к началу производства: 1600-2: DM 8650, 1600 TI: DM 9950. Тип 1600-2/1602 был выпущен в 244 116 экземплярах, 1600 TI — в 8670, его производство завершилось уже в декабре 1968 г.

Серия: BMW 2-й серии
Модель: 1600-2/1602; 1600 TI
Производство: 1966—75 гг.; 1967—68 гг.
Двигатель: 4-цил. ряд., с жидк. охл.
ГРМ: расп. V-обр., ohc
Объем, см³: 1573
В х Н: 84 х 71 мм
Мощность: 85 л.с., при 5700 об/мин;
 105 л.с., при 6000 об/мин
Сист. пит.: 1 карб. с н. п. Solex 38 PDSI; 2
 2-кам. карб. с г. п. Solex 40 PHN
КПП: 4V, 1R, 1600 TI по зак.
 с 5-ступ., с рычаг. на полу
Тормоза: гидравл., диск. перед., бараб.
 задн.
V max: 165 км/ч; 175 км/ч
Масса: 940 кг, с сентября 1973 г.
 980 кг; 960 кг
Колеса: 165 SR 13
База: 2500 мм
Колея п/з: 1330/1330 мм, с 1973 г.
 1342/1342 мм
Д х Ш х В: 4230 х 1590 х 1410 мм
Примечания: с 1974 г. вмест. 6/6-50 л
 вместо 46 л (только в 1602)





Серия: BMW 2-й серии
Модель: 1600 кабриолет
Производство: 1967—71 гг.; 1971 г.
Двигатель: 4-цил. ряд., с жидк. охл.
ГРМ: расп. V-обр., ohc
Объем, см³: 1573; 1990
В х Н: 84 х 71 мм; 89 х 80 мм
Мощность: 85 л.с., при 5700 об/мин
Сист. пит.: 1 карб. с н. п. Solex 38 PDSI
КПП: 4V, 1R; 5V, 1R, по зак. с АКП, с рычаг. на полу
Тормоза: гидравл., диск. перед., бараб. задн.
V max: 162 км/ч; (авт. 170 км/ч)
Масса: 980 кг; 1040 кг
Колеса: 165 SR 13
База: 2500 мм
Колея п/з: 1330/1330 мм
Д х Ш х В: 4230 х 1590 х 1360 мм

Кузова для полных версий кабриолета BMW 2-й серии были созданы фирмой Баур. Кабриолет 1600 стоил вначале DM 11980 и был выпущен в 1682 экземплярах. Полная версия кабриолета 2002 появилась с января по май 1971 г. только в 200 экземплярах и вскоре ее сменил новый кабриолет с дугой жесткости. Цена в 1971 г. составила DM 14985.

В январе 1968 г. был представлен BMW 2002, который за время своего производства до 1975 г. (в США до 1976 г.) был выпущен в 381068 экземплярах, не считая зарубежного производства из комплектующих деталей, которое осуществлялось в Португалии и Уругвае. С самого начала тип 2002 отличался от других моделей черной решеткой радиатора с двумя хромированными столбиками справа и слева. Внешние изменения с сентября 1973 г. аналогичны 1602. Тип 1802 был выпущен между апрелем 1971 г. и маем 1975 г. в 83351 экземпляре, из них 100 единиц с автоматической коробкой передач, которые официально не предлагались. 1802 стоил вначале DM 10435, BMW 2002 — DM 9400.

Серия: BMW 2-й серии
Модель: 1802; 2002
Производство: 1971—75 гг.; 1968—75 гг.
Двигатель: 4-цил. ряд., с жидк. охл.
ГРМ: расп. V-обр., ohc
Объем, см³: 1766; 1990
В х Н: 89 х 71 мм; 89 х 80 мм
Мощность: 90 л.с., при 5250 об/мин; 100 л.с., при 5500 об/мин
Сист. пит.: 1 карб. с н. п. Solex 38 PDSI; Solex 40 PDSI
КПП: 4V, 1R; 5V, 1R, по зак. с АКП, с рычаг. на полу
Тормоза: гидравл., диск. перед., бараб. задн.
V max: 168 км/ч; 175 км/ч (авт. 170 км/ч)
Масса: 980 кг; 990 кг
Колеса: 165 SR 13
База: 2500 мм
Колея п/з: 1330/1330 мм, с сент. 1973 г. 1342/1342 мм
Д х Ш х В: 4230 х 1590 х 1410 мм





BMW 2002 ti с 1969 г. до апреля 1971 г. выпущен в 16 448 экземплярах, цена 1968 г.: DM 10990. Его преемник 2002 tii с апреля 1971 г. до сентября 1973 г. выпускался с хромированной решеткой радиатора, затем вплоть до самого конца производства этой модели в октябре 1975 г. с матово-черной решеткой. Эта модель была выпущена в 38703 экземплярах, цена 1971 г.: DM 12765. Из них 7449 экземпляров версии для США и 3680 с правосторонним управлением.

Серия: BMW 2-й серии
Модель: 2002 кабриолет
Производство: 1971—75 гг.
Двигатель: 4-цил., ряд., с жидк. охл.
ГРМ: расп. V-обр., ohc
Объем, см³: 1990
В х Н: 89 х 80 мм
Мощность: 100 л.с., при 5500 об/мин
Сист. пит.: 1 карб. с н. п. Solex 38 PDSI
КПП: 5V, 1R, по зак. с АКП, с рыча. на полу
Тормоза: гидравл., диск. перед., бараб. задн.
V max: 175 км/ч
Масса: 1040 кг
Колеса: 165 SR 13
База: 2500 мм
Колея п/з: 1330/1330 мм, с сент. 1973 г. 1342/1342 мм
Д х Ш х В: 4230 х 1590 х 1360 мм
Примечания: кузов от Баура, Штутгарт

В 1971 г. был выпущен этот только частично открытый автомобиль (в основном из соображений безопасности) как вариант кабриолета 2002. В период между июлем 1971 г. и декабрем 1975 г. было выпущено 2317 автомобилей этого типа, из них 354 машины с правосторонним управлением. Под конец BMW Baug 2002 кабриолет стоил приличную сумму в DM 17880.

Серия: BMW 2-й серии
Модель: 2002 ti, 2002 tii
Производство: 1968—71 гг.; 1971—75 гг.
Двигатель: 4-цил. ряд., с жидк. охл.
ГРМ: расп. V-обр., ohc
Объем, см³: 1990
В х Н: 89 х 80 мм
Мощность: 120 л.с., при 5500 об/мин; 130 л.с., при 5800 об/мин
Сист. пит.: 2 2-кам. карб. с н. п. Solex 40 PNH; топл. нас. Kugelfischer PL 04
КПП: 4V, 1R или 5V, 1R с рыча. на полу гидравл., диск. перед., бараб. задн.
Тормоза: гидравл., диск. перед., бараб. задн.
V max: 185 км/ч; 190 км/ч
Масса: 990 кг; 1010 кг
Колеса: 165 HR 13
База: 2500 мм
Колея п/з: 1342/1342 мм
Д х Ш х В: 4230 х 1590 х 1410 мм
Примечания: 2002 tii с 1971 г. с рез. молд. сбоку





Серия: BMW 2-й серии
Модель: 1600 Touring
Производство: 1971—72гг.
Двигатель: 4-цил. рядный, с жидк. охл.
ГРМ: расп. V-обр., ohc
Объем, см³: 1573
В x Н: 84 x 71 мм
Мощность: 85 л.с., при 5700 об/мин
Сист. пит.: 1 карб. с н. п. Solex 38 PDSI
КПП: 4V, 1R, с рычаг. на полу
Тормоза: гидравл., диск. перед., бараб. задн.
V max: 162 км/ч
Масса: 1030 кг
Колеса: 165 SR 13
База: 2500 мм
Колея п/з: 1330/1330 мм
Д x Ш x В: 4110 x 1590 x 1380 мм

Кузов BMW 2-й серии в стиле седана-комби с двумя дверями и большой крышкой багажника. Наряду с 1600 Touring в феврале 1971 г. были представлены внешне одинаковые 2000 Touring и 2000 tii Touring, вариант 1800-й модели последовал в сентябре. Производство 1600 Touring закончилось уже в апреле 1973 г. после выпуска 4379 автомобилей, остальные модели были переименованы в сентябре 1973 г. в рамках переработки всех моделей в 1802, 2002 и 2002 tii Touring. В целом с конвейера сошло 30206 BMW Touring 02-й серии.

BMW 2002 turbo был представлен на МАВ во Франкфурте в 1973 г. Надпись «turbo» должна была вначале появиться на переднем спойлере в зеркальном изображении (престиж обгона). Начальная цена за этот автомобиль составила DM 18720, в конце производства — DM 20780. В июне 1975 г. после выпуска 1972 автомобилей их производство было прекращено.

Серия: BMW 2-й серии
Модель: 2002 turbo
Производство: 1973—75гг.
Двигатель: 4-цил. ряд, с жидк. охл.
ГРМ: расп. V-обр., ohc
Объем, см³: 1990
В x Н: 89 x 80 мм
Мощность: 170 л.с., при 5800 об/мин
Сист. пит.: топл. нас. Kugelfischer PL 04, ТБК ККК BLD
КПП: 4V, 1R или 5V, 1R, с рычаг. на полу
Тормоза: гидравл., диск. передн., бараб. задн.
V max: 210 км/ч
Масса: 1080 кг
Колеса: 185/70 HR 13
База: 2500 мм
Колея п/з: 1375/1362 мм
Д x Ш x В: 42200 x 1620 x 1410 мм
Примечания: перв. нем. сер. авт. с ТБК





Совершенно новая конструкция автомобиля высшего класса, с 1974 г. с черной решеткой радиатора вместо хромированной и с другими колесами. В период производства модели 2500 с августа 1968 г. до февраля 1977 г. было выпущено в целом 92415 единиц, из них 17207 с автоматической коробкой передач. Тип 2800 до января 1975 г. был изготовлен в 39056 экземплярах, из них 10742 с автоматической коробкой передач.

Серия:	BMW E 3
Модель:	2500; 2800
Производство:	1968—77гг.; 1968—75 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд., с жидк. охл.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	2494; 2788
В x Н:	86 x 71,6 мм; 86 x 80 мм
Мощность:	150 л.с.(110 кВт), при 6000 об/мин; 170 л.с. (125 кВт), при 6000 об/мин
Сист. пит.:	2 карб. с н. п. Zenith 35/40
КПП:	4V, 1R, по зак. АКП, с рычаг. на полу
Тормоза:	диск. п/з
V max:	190 км/ч; 200 км/ч
Масса:	1360 кг
Колеса:	175 HR 14; 195/70 HR 14
База:	2692 мм
Колея п/з:	1446/1464 мм
Д x Ш x В:	4700 x 1750 x 1450 мм

Серия:	BMW 2-й серии
Модель:	1502
Производство:	1975—77гг.
Двигатель:	4-цил. ряд., с жидк. охл.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	1573
В x Н:	84 x 71 мм
Мощность:	75 л.с., при 5800 об/мин
Сист. пит.:	1 карб. с н. п. Solex 38 PDSI
КПП:	4V, 1R, с рычаг. на полу
Тормоза:	гидравл., диск. передн., бараб. задн.
V max:	155 км/ч
Масса:	980 кг
Колеса:	165 SR 13
База:	2500 мм
Колея п/з:	1330/1330 мм
Д x Ш x В:	4230 x 1590 x 1410 мм

Модель 2-й серии с названием 1502 выпускалась с января 1975 до июля 1977 г. Всего было сделано 71 564 экземпляра. У этой экономичной версии не было хромированного молдинга. 822 единицы BMW 1502 были выпущены с правосторонним управлением, 1068 автомобилей собрано из комплектующих деталей в Португалии. Цена этого автомобиля составляла в 1975 г. DM 11390.





Серия:	BMW E 3
Модель:	3,0 S; 3,0 Si
Производство:	1971—77 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд., с жидк. охл.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	289
В х Н:	89 х 80 мм
Мощность:	180 л.с.(132 кВт), при 6000 об/мин; 200 л.с. (147 кВт), при 5500 об/мин, с 1976 г. 195 л.с. (143 кВт), при 5500 об/мин
Сист. пит.:	2 карб. с н. п. Zenith 35/40 INAT; Bosch D-Jetronic, с 1976 г. L-Jetronic
КПП:	4V, 1R, по зак. АКП, с рычаг. на полу
Тормоза:	диск. п/з
V max:	205 км/ч; 210 км/ч
Масса:	1420; 1440 кг
Колеса:	195/70 HR 14; 195/70 VR 14
База:	2692 мм
Колея п/з:	1446/1464 мм
Д х Ш х В:	4700 х 1750 х 1450 мм

Производство 3,0 S началось в мае 1971 г., 3,0 Si в сентябре 1971 г. В 1971 г. BMW 3,0 S стоил DM 19 980, модель с впрыском — DM 22690. В период между маем 1971 г. и февралем 1977 г. на заводе BMW в Мюнхене было собрано 72594 шт. E 3 с рабочим объемом двигателя 2л, наряду с этим комплектующие детали к 2304 автомобилям были направлены для сборки в Италию и Южную Африку. Редчайшей моделью был BMW 3,0 Si с автоматической коробкой передач первого выпуска и хромированной решеткой радиатора, который был сделан только в трех экземплярах.

Ведущие модели серии BMW E 3 с увеличенной колесной базой и особенно роскошным исполнением салона. Кроме модели L с рабочим объемом двигателя 2,8л, имелись также седаны с правосторонним управлением. Количество: BMW 2,8 L — 5036, 3,0 L: 5521, 3,3 L: 1572, 3,3 Li: 1401. BMW 2,8 L стоил в 1975 г. DM 25980, BMW 3,3 L в 1977 г. — DM 44920. В качестве единственной удлиненной версии за границей выпускался BMW 3,0 L с автоматической коробкой передач, где из комплектующих деталей было собрано 1044 экземпляра.

Серия:	BMW E 3
Модель:	3,3 L; 3,3 Li
Производство:	1974—75 гг., 1975—77 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд., с жидк. охл.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	3295; 3205
В х Н:	89 х 88,4 мм; 89 х 86 мм
Мощность:	190 л.с.(140 кВт), при 5500 об/мин; 197 л.с. (145 кВт), при 5500 об/мин
Сист. пит.:	2 карб. с н. п. Zenith 35/40 INAT; Bosch L-Jetronic
КПП:	4V, 1R, по зак. АКП, с рычаг. на полу
Тормоза:	диск. п/з
V max:	205 км/ч
Масса:	1520 кг
Колеса:	195/70 VR 14
База:	2792 мм
Колея п/з:	1480/1486 мм
Д х Ш х В:	4800 х 1750 х 1450 мм
Примечания:	также 3,0 L(1975—77 гг.) и 2,8 L (1975—77 гг.)





Версия BMW в виде купе с шестицилиндровым двигателем с впрыском, в улучшенном исполнении и с хромированными украшениями. За время производства с июля 1971 г. по ноябрь 1975 г. было выпущено 8144 единицы, среди них 207 с автоматической коробкой передач. Цена за это эксклюзивное купе колебалась от DM 30650 (1971 г.) до DM 38080 (1975 г.).

Серия:	BMW CS купе
Модель:	3,0 Csi
Производство:	1971—75 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	2985
В x Н:	89 x 80 мм
Мощность:	200 л.с.(147 кВт), при 5500 об/мин
Сист. пит.:	Bosch с впр. бенз.
КПП:	4V, 1R, с рыч. на полу
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	220 км/ч
Масса:	1400 кг
Колеса:	195/70 VR 14
База:	2625 мм
Колея п/з:	1446/1402 мм
Д x Ш x В:	4660 x 1670 x 1370 мм

Серия:	BMW CS купе
Модель:	2800 CS; 3,0 CS
Производство:	1968—71 гг.; 1971—75 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд., с жидк. охл., расп. V-обр., ohc
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	2788; 2985
В x Н:	86 x 80 мм; 89 x 80 мм
Мощность:	170 л.с.(125 кВт), при 6000 об/мин; 180 л.с. (132 кВт), при 6000 об/мин
Сист. пит.:	2 карб. с н. п. Zenith 35/40 INAT
КПП:	4V, 1R, по зак. с АКП, с рыч. на полу
Тормоза:	диск. передн., бараб. задн.; диск. п/з
V max:	205 км/ч; 215 км/ч
Масса:	1355 кг; 1400 кг
Колеса:	195/70 HR 14; 195/70 VR 14
База:	2625 мм
Колея п/з:	1446/1402 мм
Д x Ш x В:	4660 x 1670 x 1370 мм
Примечания:	в 1974—75 гг. также BMW 2,5 CS, тех. характ. как у седана BMW 2500

Эксклюзивные Gran Turismo Coupé на базе новых шестицилиндровых седанов. Между декабрем 1968 г. и мартом 1971 г. на базе версии с рабочим объемом двигателя 2,8 л было выпущено 9399 экземпляров, в период между апрелем 1971 г. и ноябрем 1975 г. на базе карбюраторной модели 3,0 CS с рабочим объемом двигателя 3 л — 11063 машин. Новое купе 2,5 CS с июня 1974 г. по ноябрь 1975 г. было выпущено лишь в 844 экземплярах, из них 244 с автоматической коробкой передач. Цены начинались в 1968 г. от DM 22980 за BMW 2800 CS и завершились в 1975 г. суммой в DM 37480 за 3,0 CS купе с автоматической коробкой передач.





Серия:	BMW CS купе
Модель:	BMW 3,0 CSL
Производство:	1972—73 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	2985; с авг. 1972 г. 3003
В x Н:	89 x 80 мм; с авг. 1972 г. 89,25 x 80 мм
Мощность:	180 л.с.(132 кВт), при 6000 об/мин; с авг. 1972 г. 200 л.с. (147 кВт), при 5500 об/мин
Сист. пит.:	2 карб. с н. п. Zenith 35/40 INAT; с авг. 1972 г. Bosch с впр. бенз.
КПП:	4V, 1R
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	215 км/ч; с авг. 1972 г. 220 км/ч
Масса:	1650 кг; с авг. 1972 г. 1730 кг
Колеса:	195/70 VR 14
База:	2625 мм
Колея п/з:	1446/1402 мм; с авг. 1972 г. 1426/1422 мм
Д x Ш x В:	4660 x 1670 x 1370 мм; с авг. 1972 г. 4630 x 1730 x 1370 мм

BMW 3,0 CSL был разрабо-
тан в качестве базовой мо-
дели для спорта, но для соот-
ветствия в группе 2 был не-
обходим выпуск минимум
1000 машин. С весны 1972 г.
было продано всего несколь-
ко карбюраторных автомоби-
лей. «L» в названии типа
обозначало «легкую конст-
рукцию», капот двигателя,
двери и крышка багажника
были из алюминия и ради об-
легчения веса были убраны
некоторые аксессуары. Бла-
годаря этому CSL стал почти
на 200 кг легче, чем
BMW 3,0 CSI. С 1973 г.
BMW 3,0 CSL стал постав-
ляться с рабочим объемом
двигателя 3 л и с впрыском.
В этой версии было выпущено
929 автомобилей, из них
примерно половина с право-
сторонним управлением.

С таким броским обликом
было выпущено 167 автомо-
билей типа BMW 3,0 CSL. Яр-
кие спойлеры у края крыши и
сзади не разрешалось ис-
пользовать по Правилам
дорожного движения, но они
предлагались клиентам от-
дельно. Выпуск этой серии
закончился в ноябре 1975 г.

Серия:	BMW CS купе
Модель:	3,0 CSL
Производство:	1973—75 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	3153
В x Н:	89,25 x 84 мм
Мощность:	206 л.с. (149 кВт), при 5600 об/мин
Сист. пит.:	Bosch с впр. бенз.
КПП:	4V, 1R
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	220 км/ч
Масса:	1270 кг
Колеса:	195/70 VR 14
База:	2625 мм
Колея п/з:	1470/1426 мм
Д x Ш x В:	4630 x 1730 x 1370 мм





320 внешне отличалась от 316 и 318 сдвоенными фарами. Для экспорта в США имелись два различных варианта: для Калифорнии и для остальных 49 штатов. BMW 320 производился до июля 1979 г., был выпущен в количестве 118399 экземпляров и стоил DM 15890, BMW 320 I был выпущен в 98899 экземплярах и стоил DM 17980.

Серия:	BMW 3-й серии E 21
Модель:	320; 320i
Производство:	1975—79 гг.
Двигатель:	4-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., оhc
Объем, см³:	1977
В х Н:	89 х 80 мм
Мощность:	109 л.с.(80 кВт), при 5800 об/мин; 125 л.с. (92 кВт), при 5700 об/мин
Сист. пит.:	1 карб. с н. п. Solex 32/32 DIDTA; с впр. бенз. Bosch K-Jetronic
КПП:	4V, 1R, по зак. с АКП
Тормоза:	диск. перед., бараб. задн.
V max:	172 км/ч; 180 км/ч
Масса:	1060 кг; 1080 кг
Колеса:	165 SR 13; 185/70 HR 13
База:	2563 мм
Колея п/з:	1364/1377 мм; 1386/1399 мм
Д х Ш х В:	4355 х 1610 х 1380 мм
Примечания:	320i с АКП на экспорт в США и Японию

Серия:	BMW 3-й серии E 21
Модель:	316; 318
Производство:	1975—80 гг.
Двигатель:	4-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., оhc
Объем, см³:	1563; 1754
В х Н:	84 х 71 мм; 89 х 71 мм
Мощность:	90 л.с.(66 кВт), при 6000 об/мин; 98 л.с. (72 кВт), при 5500 об/мин
Сист. пит.:	1 карб. с н. п. Solex 32/32 DIDTA
КПП:	4V, 1R, по зак. с АКП (316 с сент. 1980 г.)
Тормоза:	диск. перед., бараб. задн.
V max:	160 км/ч; 170 км/ч
Масса:	1040 кг
Колеса:	165 SR 13
База:	2563 мм
Колея п/з:	1364/1377 мм
Д х Ш х В:	4355 х 1610 х 1380 мм
Примечания:	по зак. со стаб. задн. оси

Модели BMW 2-й серии более вместительные, всегда двухдверные. Базовый тип 316 был выпущен в 239154 экземплярах. Производство BMW 318 завершилось уже в июле 1980 года после выпуска 79637 автомобилей с механической коробкой передач и 13572 с автоматической. В первый год производства BMW 316 стоил DM 13980, BMW 318 — DM 14850.





Второе поколение BMW E 21 имеет четырехцилиндровые двигатели. Период изготовления: BMW 316 с сентября 1980 г. по декабрь 1982 г., BMW 318i с июля 1979 г. по декабрь 1982 г. Было выпущено 97880 экземпляров BMW 316 и 192564 BMW 318i.

Серия:	BMW 3-й серии E 21
Модель:	316; 318i
Производство:	1980—82 гг.; 1979—82 гг.
Двигатель:	4-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., оhc
Объем, см³:	1766
В х Н:	89 х 71 мм
Мощность:	90 л.с.(66 кВт), при 5500 об/мин; 105 л.с. (77 кВт), при 5800 об/мин
Сист. пит.:	1 карб. с н. п. Pierburg 2 В 4; с впр. бенз. Bosch K-Jetronic
КПП:	4V, 1R, по зак. 5V, 1R с ускор. перед. или спорт. к/п, по зак. с АКП
Тормоза:	диск. передн., бараб. задн.
V max:	165 км/ч; 175 км/ч
Масса:	1060 кг; 1070 кг
Колеса:	165 SR 13
База:	2563 мм
Колея п/з:	1366/1373 мм
Д х Ш х В:	4355 х 1610 х 1380 мм

Серия:	BMW 3-й серии E 21
Модель:	320; 323i
Производство:	1977—82 гг.; 1978—82 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., оhc
Объем, см³:	1990; 2315
В х Н:	80 х 66 мм; 80 х 76,8 мм
Мощность:	122 л.с.(90 кВт), при 6000 об/мин; 143 л.с. (105 кВт), при 6000 об/мин
Сист. пит.:	1 карб. с н. п. Solex 4 A 1, с впр. бенз. Bosch K-Jetronic
КПП:	4V, 1R или 5V, 1R с ускор. пер. или спорт. к/п, по зак. с АКП
Тормоза:	диск. передн., бараб. задн.; диск. п/з
V max:	185 км/ч; 195 км/ч
Масса:	1150 кг; 1180 кг
Колеса:	185/70 HR 13
База:	2563 мм
Колея п/з:	1386/1399 мм
Д х Ш х В:	4355 х 1610 х 1380 мм
Примечания:	по зак. ГУР

BMW представил шестицилиндровые модели серии E 21 в сентябре 1977 г. (320) и в сентябре 1978 г. Шестицилиндровый BMW 320 был выпущен до октября 1982 г. в 270445 экземплярах. Тип 323i был изготовлен в целом в 137107 экземплярах, из них 14813 было с правосторонним управлением и 9140 с автоматической коробкой передач. Помимо этого, ровно 3000 экземпляров BMW 320 в виде комплектующих деталей было отправлено морским путем для сборки в Малайзии, Таиланде и Уругвае. BMW 323i в 1980 г. стоил DM 23350, 320 в 1977 г. — DM 17980.





BMW Topcabriolet 3-й серии был изготовлен на базе моделей E 21 по заказу фирме Баур в Штутгарте. Можно было заказывать новые автомобили или переделать имеющийся. Новые автомобили стоили в 1979 г. от DM 22365 (316) до DM 30180 (323iA). Баур между 1978 г. и 1982 г. изготовил в целом 4595 топ-кабриолетов со всеми вариантами двигателей.

Серия:	BMW 3-й серии E 21
Модель:	BMW 323 i Baur Topcabriolet
Производство:	1978—82 гг
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	2315
В х Н:	80 х 76,8 мм
Мощность:	143 л.с.(105 кВт), при 6000 об/мин
Сист. пит.:	с бенз. впр. Bosch K-Jetronic
КПП:	4V, 1R или 5V, 1R с ускор. перед. или спорт. к/п, по зак. с АКП
Тормоза:	диск. перед., бараб. задн.
V max:	190 км/ч
Масса:	1180 кг
Колеса:	185/70 HR 13
База:	2563 мм
Колея п/з:	1386/1399 мм
Д х Ш х В:	4355 х 1610 х 1380 мм
Примечания:	пост. также с друг. двиг. серии BMW E 21

Серия:	BMW 3-й серии E 21
Модель:	315
Производство:	1981—83 гг.
Двигатель:	4-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	1573
В х Н:	84 х 71 мм
Мощность:	75 л.с.(55 кВт), при 5800 об/мин
Сист. пит.:	1 карб. с н. п. Pierburg 1 B 2 4V, 1R, по зак. 5V, 1R с ускор.
КПП:	перед. или «спортивной» к/п
Тормоза:	диск. перед., бараб. задн.
V max:	160 км/ч
Масса:	1050 кг
Колеса:	165 SR 13
База:	2563 мм
Колея п/з:	1366/1373 мм
Д х Ш х В:	4355 х 1610 х 1380 мм
Примечания:	посл. мод. серии E 21

Этой экономичной и новой моделью завершилась серия BMW E 21. Исполнение BMW 315 было несколько «ниже», чем у BMW 316. Автомобиль стоил в 1981 г. DM 15850 и в период между апрелем 1980 г. и декабрем 1983 г. был выпущен в 107838 экземплярах, из них 428 машин с правосторонним управлением.





Серия: BMW 3-й серии E 30
Модель: 316; 318i
Производство: 1982—88 гг.; 1982—91 гг.
Двигатель: 4-цил. ряд.
ГРМ: расп. V-обр., оhc
Объем, см³: 1766; 1766, с 1987 г. 1796
В х Н: 89 х 71 мм; 318i с 1987 г. 84 х 81 мм
Мощность: 90 л.с. (66 кВт), при 5500 об/мин; 105 л.с. (77 кВт), при 5800 об/мин
Сист. пит.: 1 карб. с н. п. Pierburg 2 В 4; с бенз. впр. Bosch L-Jetronic
КПП: 4V, 1R (до 1984 г.), после этого 5V, 1R, по зак. с АКП
Тормоза: диск. перед., бараб. задн., с 1986 г. по зак. ABS
V max: 175 км/ч; 185 км/ч
Масса: 1020 кг
Колеса: 175/70 HR 14
База: 2570 мм
Колея п/з: 1407/1415 мм
Д х Ш х В: 4325 х 1645 х 1380 мм
Примечания: с осени 1983 г. пост. также в 4-дверном исп.

Стилистически более четкий и модернизированный приемник серии E 21. В период между 1984 г. и 1987 г. 318i поставлялся также с катализатором (102 л.с./75 кВт). С 1987 г. по 1991 г. 318i выпускается с новым двигателем и серийным катализатором (113 л.с./83 кВт). Тип 316 был выпущен в 276659 экземплярах, 318i — 452790 единиц. Цена двухдверного BMW 316 составляла в 1982 г. DM 19250, 318 стоил в 1990 г. DM 31500. С сентября 1988 г. на 316 ставился новый двигатель с рабочим объемом 1,6 л, носивший внутривыпускное название M 40 мощностью 102 л.с. (75 кВт).

BMW 320i с 1986 г. снабжался нейтрализатором. Тип 325e приводился в движение так называемым экономичным двигателем eta, в начале эта модель изготовлялась только для США. Все модели можно было заказывать двухдверными или четырехдверными. Тип 320i был выпущен в 380769 экземплярах, тип 323i — в 26700 экземплярах и BMW 325e в целом — в 189287.

Серия: BMW 3-й серии E 30
Модель: 320i; 323i; 325e
Производство: 1983—91 гг.; 1983—85 гг.; 1983—88 гг.
Двигатель: 6-цил. рядный
ГРМ: расп. V-обр., оhc
Объем, см³: 1990; 2316; 2693
В х Н: 80 х 66 мм; 80 х 76,8 мм; 84 х 81 мм
Мощность: 125 л.с. (92 кВт), при 5800 об/мин; 139 л.с. (102 кВт), при 5300 об/мин; 122 л.с. (90 кВт), при 4250 об/мин с бенз. впр. Bosch L-Jetronic; L-Jetronic; Motronic
Сист. пит.: с бенз. впр. Bosch L-Jetronic; L-Jetronic; Motronic
КПП: 5V, 1R (323i по зак. со спорт. к/п), по зак. с АКП
Тормоза: диск. перед., бараб. задн., (323i диск. п/з)
V max: 200 км/ч; 205 км/ч; 190 км/ч
Масса: 1110 кг; 1140 кг; 1179 кг
Колеса: 195/65 HR 14 (323i 190/65 VR 14)
База: 2570 мм
Колея п/з: 1407/1415 мм
Д х Ш х В: 4325 х 1645 х 1380 мм
Примечания: 320i с 1983 г. 150 л.с. (110квт)





Серия:	BMW 3-й серии E 30
Модель:	325i
Производство:	1985—91 гг.
Двигатель:	4-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	2494
В x Н:	84 x 75 мм
Мощность:	171 л.с.(126 кВт), при 5800 об/мин
Сист. пит.:	с электр. бенз. впр. Bosch ME-Motronic
КПП:	5V, 1R, по зак. со спорт. или АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	220 км/ч
Масса:	1190 кг
Колеса:	195/65 VR 14
База:	2570 мм
Колея п/з:	1407/1415 мм
Д x Ш x В:	4325 x 1645 x 1380 мм
Примечания:	с 1986 г. с катализ. 170 л.с. (125 кВт)

Производство BMW 325i началось в сентябре 1985 г. и завершилось в мае 1991 г. после выпуска 113906 экземпляров с двумя дверями и 83030 в четырехдверном исполнении. Изготовление при этом распределилось между заводами BMW в Мюнхене, Дингольфинге и Регенсбурге. Цена двухдверной базовой модели колебалась от DM 33000 в 1985 г. до DM 43600 в конце производства. С 1985 г. по 1991 г. эта модель производилась как 325iX с приводом на все колеса. Цена 1985 г.: DM 42500.

Первый BMW 3-й серии с дизельным двигателем от 5-й серии. Между сентябрем 1985 г. и декабрем 1990 г. тип 324 d был выпущен в 75966 экземплярах, среди них 2846 автомобилей с автоматической коробкой передач. Среди автомобилей типа 324 td с турбодвигателем было сделано 20493 с пятиступенчатой коробкой передач и 1021 с автоматической. BMW 324d и td выпускались исключительно в четырехдверном варианте.

Серия:	BMW 3-й серии E 30
Модель:	324d; 324td
Производство:	1985—90 гг.; 1987—90 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд. диз.
ГРМ:	ohc
Объем, см³:	2443
В x Н:	80 x 81 мм
Мощность:	86 л.с. (63 кВт), при 4600 об/мин; 115 л.с. (85 кВт), при 4800 об/мин
Сист. пит.:	с механ. впр., с марта 1989 г. с электр. впр.
КПП:	5V, 1R, по зак. с АКП
Тормоза:	диск. передн., бараб. задн.,
V max:	170 км/ч; 185 км/ч
Масса:	1220 кг; 1270 кг
Колеса:	175/70 TR 14; 195/65 HR 14
База:	2570 мм
Колея п/з:	1407/1415 мм
Д x Ш x В:	4325 x 1645 x 1390 мм
Примечания:	324 td с 1990 г. по зак. с диз. нейтр.





Серия:	BMW 3-й серии E 30
Модель:	318is
Производство:	1989—91 гг.
Двигатель:	4-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., 4 кл. на цилиндр, 2 ohc
Объем, см³:	1796
В х Н:	84 х 81 мм
Мощность:	136 л.с.(100 кВт), при 5800 об/мин
Сист. пит.:	с электр. впр. Bosch Motronic 1,7
КПП:	5V, 1R
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	205 км/ч
Масса:	1135 кг
Колеса:	195/65 HR 14
База:	2570 мм
Колея п/з:	1407/1415 мм
Д х Ш х В:	4325 х 1645 х 1380 мм
Примечания:	по зак. с ABS

Спортивный вариант BMW 318i с первым выпущенным BMW серийным шестнадцатиклапанным двигателем. BMW 318i отличается внешне прежде всего характерным передним спойлером. С сентября 1989 г. по май 1991 г. было выпущено 41234 экземпляра, среди них 3513 с правосторонним управлением и 9779 в экспортном варианте для США. Автомобиль стоил в 1990 г. DM 33600 и поставлялся исключительно двухдверным. В период между маем 1988 г. и декабрем 1990 г. имелся также вариант BMW 320 с рабочим объемом двигателя 2 л, который был предназначен только для итальянского рынка. Из них было 2540 двухдверных автомобилей и 1205 четырехдверных.

Этот совершенно новый вариант кузова BMW 3-й серии E 30 был представлен в августе 1987 г., в январе началось серийное производство BMW 325i Touring. Кроме 318is, 324d и M 3 BMW постепенно все модели 3-й серии предложил с кузовом Touring: 316i Touring — с июля 1991 г., 318i Touring — с апреля 1989 г., 320i Touring — с марта 1988 г., 324td Touring — с мая 1988 г. и 325iX Touring — с июня 1988 г. Дольше всего в производстве находились модели 316i и 318i Touring — до весны 1994 г. Из выпущенных в целом 103704 экземпляров BMW серии E 30 Touring 20595 единиц приходится на тип 316i, 37905 на 318i, 18035 на 320i, 7390 на 324td, 14 506 на 325i и 5273 на 325iX. Все модели Touring производились только с пятью дверями.

Серия:	BMW 3-й серии E 30
Модель:	325i Touring
Производство:	1988—93 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	2494
В х Н:	84 х 75 мм
Мощность:	170 л.с.(125 кВт), при 5800 об/мин
Сист. пит.:	с электр. впр. Bosch ME-Motronic
КПП:	5V, 1R, по зак. со спорт. или АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	225 км/ч
Масса:	1270 кг
Колеса:	195/65 VR 14
База:	2570 мм
Колея п/з:	1405/1415 мм
Д х Ш х В:	4325 х 1645 х 1389 мм
Примечания:	сер. нейтр. (как и во всех др. мод. с куз. Touring)





Серия:	BMW 3-й серии E 30
Модель:	325i кабриолет
Производство:	1986—93 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	2494
В x Н:	84 x 75 мм
Мощность:	170 л.с.(125 кВт), при 5800 об/мин
Сист. пит.:	с электр. впр. Bosch ME-Motronic
КПП:	5V, 1R, по зак. со спорт. или АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	215 км/ч
Масса:	1255 кг
Колеса:	195/65 VR 14
База:	2570 мм
Колея п/з:	1407/1415 мм
Д x Ш x В:	4325 x 1645 x 1380 мм

BMW выставил новый кабриолет 3-й серии во Франкфурте в 1985 г. Крыша полностью опускалась и обзор не закрывала дуга безопасности. Производство кабриолета 325i, предшественника ряда других вариантов, стартовало в марте 1986 г. и продолжалось до января 1993 г. Было выпущено 85246 автомобилей. В июле 1986 г. последовал кабриолет 320i и был выпущен в 32686 экземплярах, в то время как последний вариант, кабриолет 318i, был запущен на конвейер лишь в июле 1990 г. и до апреля 1993 г. был сделано 24706 экземпляров. С сентября 1987 г. все автомобили предлагались только с нейтрализаторами.

BMW M3, разработка BMW Motorsport GmbH, не только послужил базой для создания целого ряда успешных спортивных автомобилей, но и хорошо продавался в «гражданской» версии. Внешне M3 заметно отличался от других автомобилей 3-й серии за счет расширенных крыльев и спойлеров спереди и сзади. Он выпускался только в двухдверном варианте. На базе M3 в 220 л.с. существовала в соответствующем оформлении ограниченная до 501 экземпляра специальная серия «Ravaglia», которая выпускалась с ноября по декабрь 1988 г. На основе M3 мощностью 215 л.с. имелась серия в 505 автомобилей с названием «Secotto», выпускавшаяся с мая по июнь 1989 г.

Серия:	BMW 3-й серии E 30
Модель:	M3
Производство:	1986—90 гг.
Двигатель:	4-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., 4 кл. на цилиндр, dohc
Объем, см³:	2302
В x Н:	93,4 x 84 мм
Мощность:	195 л.с.(143 кВт), при 6750 об/мин, с 1989 г. 215 л.с. (158 кВт)
Сист. пит.:	с электр. бенз. впр. Bosch Motronic ML
КПП:	5V, 1R
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	235-240 км/ч
Масса:	1285 кг
Колеса:	205/55 ZR 14
База:	2563 мм
Колея п/з:	1412/1424 мм
Д x Ш x В:	4360 x 1675 x 1370 мм





Серия: BMW 3-й серии E 30
Модель: M3 Evolution; M3 Sport
Производство: 1988 г.; 1990 г.
Двигатель: 4-цил. ряд.
ГРМ: расп. V-обр., 4 кл. на цили., dohc
Объем, см³: 2302; 2467
В х Н: 93,4 х 84 мм; 95 х 87 мм
Мощность: 2200 л.с.(162 кВт), при 6900 об/мин; 238 л.с. (175 кВт), при 7000 об/мин
Сист. пит.: с электр. бенз. впр. Bosch Motronic ML
КПП: 5V, 1R
Тормоза: диск. перед./задн.
V max: 240 км/ч; 250 км/ч
Масса: 1200 кг
Колеса: 225/45 ZR 14
База: 2562 мм
Колея п/з: 1415/1430 мм
Д х Ш х В: 4345 х 1680 х 1370 мм
Примечания: сер. установка Bosch ABS

BMW M3 Evolution и Sport Evolution являлись базой для гоночных автомобилей группы А. Тип M3 Evolution был создан между апрелем и июлем 1988 г., M3 Sport Evolution — между мартом и маем 1990 г. Не упоминаемые официально в прайс-листах, обе версии для «уличных» гонок продавались за сумму от DM 85000. Эти варианты отличались от стандартного M3 переставляемыми спойлерами. BMW3 Sport Evolution был выпущен в 600 экземплярах.

Этот особенно эксклюзивный вариант M3 был выпущен всего лишь в 786 экземплярах. Из них было поставлено 136 шт. без катализатора.

Серия: BMW 3-й серии E 30
Модель: M3 Cabrio
Производство: 1988—91гг.
Двигатель: 4-цил. ряд.
ГРМ: расп. V-обр., 4 кл. на цили., dohc
Объем, см³: 2302
В х Н: 93,4 х 84 мм
Мощность: 195 л.с.(143 кВт), при 6750 об/мин, с 1989 г. 215 л.с. (158 кВт)
Сист. пит.: с электр. впр. Bosch Motronic ML
КПП: 5V, 1R
Тормоза: диск. перед./задн.
V max: 220—230 км/ч
Масса: 1360 кг
Колеса: 205/55 ZR 15
База: 2565 мм
Колея п/з: 1410/1425 мм
Д х Ш х В: 4345 х 1680 х 1370 мм
Примечания: сер. эл/прив. крыши





Серия:	BMW 3-й серии E 30
Модель:	325i Baур Topcabriolet
Производство:	1985—91гг.
Двигатель:	4-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-образно, ohc
Объем, см³:	2494
В x Н:	84 x 75 мм
Мощность:	170 л.с.(125 кВт), при 5800 об/мин
Сист. пит.:	с электр. впр. Bosch ME-Motronic
КПП:	5V, 1R, по зак. со спорт. или АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	215 км/ч
Масса:	1150 кг
Колеса:	195/65 VR 14
База:	2570 мм
Колея п/з:	1407/1415 мм
Д x Ш x В:	4325 x 1645 x 1380 мм
Примечания:	пост. также как купе

До появления «полного» кабриолета этот вариант пользовался успехом среди определенного круга любителей. Кроме как с дизелем Baур Topcabriolet продавался торговой сетью BMW с любым двигателем 3-й серии. Впоследствии сама фирма Baур ввела изменения. Все Baур Topcabriolet были двухдверными. С 1983 г. по 1991 г. Baур поставил в торговую сеть BMW 10865 автомобилей. Еще 3561 экземпляр был изготовлен по заказу филиалом BMW в Южной Африке. Филиалы в Греции и Иордании еще изготовили дополнительно 24 и 5 соответственно единиц Topcabriolet. В 1990 г. новый автомобиль стоил от DM 35040 (316i) до DM 62200 (325iX с автоматической коробкой передач).

Третье поколение 3-й серии с совершенно новым кузовом и усовершенствованным двигателем. Все они производятся только в четырехдверном варианте. Начало производства 316i: декабрь 1990 г., 318i — июль 1990 г. В 1994 г. в ограниченном количестве имелось 2500 единиц 318i/4 Class II с четырехклапанным двигателем мощностью в 140 л.с., LM со специальными крыльями, модели нестандартных цветов и со спойлерами впереди и сзади.

Серия:	BMW 3-й серии E 36
Модель:	325i; 318i
Производство:	1990—... гг.
Двигатель:	4-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	1596; 1796
В x Н:	84 x 72 мм; 84 x 81 мм
Мощность:	100 л.с.(73 кВт), при 5500 об/мин; 113 л.с. (83 кВт), при 5500 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R, по зак. с АКП
Тормоза:	диск. перед., бараб. задн.
V max:	185 км/ч; 190 км/ч
Масса:	1180 кг; 1200 кг
Колеса:	185/65 HR 15
База:	2700 мм
Колея п/з:	1418/1431 мм
Д x Ш x В:	4433 x 1698 x 1393 мм
Примечания:	до ноября 1991 г. частично с диск. задн. торм.





Серия:	BMW 3-й серии E 36
Модель:	320i; 325i
Производство:	1990—95 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., 4 кл. на цили., dohc
Объем, см³:	1991; 2494
В x Н:	80 x 66 мм; 84 x 75 мм
Мощность:	150 л.с.(110 кВт), при 5900 об/мин; 192 л.с. (141 кВт), при 5900 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R, по зак. с АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	215 км/ч; 235 км/ч
Масса:	1320 кг; 1340 кг
Колеса:	205/60 VR 15; 205/60 ZR 15
База:	2700 мм
Колея п/з:	1408/1421 мм
Д x Ш x В:	4433 x 1698 x 1393 мм
Примечания:	с сентября 1991 г. ABS серийно

Продолжением новых автомобилей 3-й серии стал 4-дверный седан с 6-цилиндровым двигателем. Серийное производство BMW 320i началось в сентябре 1990 года. Чуть позже был освоен выпуск BMW 325i, оснащенной двигателем большей мощности.

В 1991 году появилась модель BMW 325td, с дизельным двигателем мощностью 115 л.с. С 1993 года выпускалась BMW 325tds, имевшая также дизельный двигатель. Развивая мощность 143 л.с., он был способен разогнать автомобиль до 215 км/ч.

Новейшее поколение больших шестицилиндровых двигателей BMW в моделях 3-й серии. Обе версии заменяют предыдущую модель 325i. BMW 323 и 323i выпускались с середины 1995 г.

Серия:	BMW 3-й серии E 36
Модель:	323i; 328i
Производство:	1995— ... гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., 4 кл. на цили., ohc
Объем, см³:	2494; 2793
В x Н:	84 x 75 мм; 84 x 84 мм
Мощность:	170 л.с.(125 кВт), при 5500 об/мин; 193 л.с. (142 кВт), при 5300 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R, по зак. с АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	227 км/ч; 236 км/ч
Масса:	1385 кг; 1395 кг
Колеса:	205/60 R 15
База:	2700 мм
Колея п/з:	1408/1421 мм
Д x Ш x В:	4433 x 1698 x 1393 мм





Серия:	BMW 3-й серии E 36
Модель:	325i Coupe
Производство:	1990—1995 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., 4 кл. на цилиндр, оhc
Объем, см³:	2494
В x Н:	84 x 75 мм
Мощность:	192 л.с. (141 кВт), при 5900 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R, по зак. с АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	233 км/ч
Масса:	1330 кг
Колеса:	225/55 ZR 15
База:	2700 мм
Колея п/з:	1420/1420 мм
Д x Ш x В:	4435 x 1710 x 1365 мм

Через год после начала производства седана E 36 был представлен вариант купе с кузовом, который был ниже примерно на 3 см. Постепенно в этой модели были использованы все двигатели 3-й серии, кроме дизельных и 318i. Так, за 325i в начале 1991 г. последовала модель 318is и затем 320i купе, а в 1994 г. к этим машинам присоединилась новая модель 316i купе. 323i и 328i купе являются новейшими вариантами 1995 г.

Исключительно красивый преемник кабриолета E 30 с полностью опускающейся крышей. У этого самого очаровательного варианта удачной модели быстро расширилась палитра двигателей. С 1994 г. выпускаются кабриолеты 318i и 320i, а версия 318is производится исключительно для рынка США. В 1995 г. кабриолет 325i был заменен вариантами 323i и 328i. Для всех кабриолетов поставляется жесткая крыша.

Серия:	BMW 3-й серии E 36
Модель:	325i Cabrio
Производство:	1992—1995 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., 4 кл. на цилиндр, оhc
Объем, см³:	2494
В x Н:	84 x 75 мм
Мощность:	192 л.с. (141 кВт), при 5900 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic с впр.
КПП:	5V, 1R, по зак. с АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	229 км/ч
Масса:	1450 кг
Колеса:	205/60 HR 15
База:	2700 мм
Колея п/з:	1410/1420 мм
Д x Ш x В:	4435 x 1710 x 1350 мм



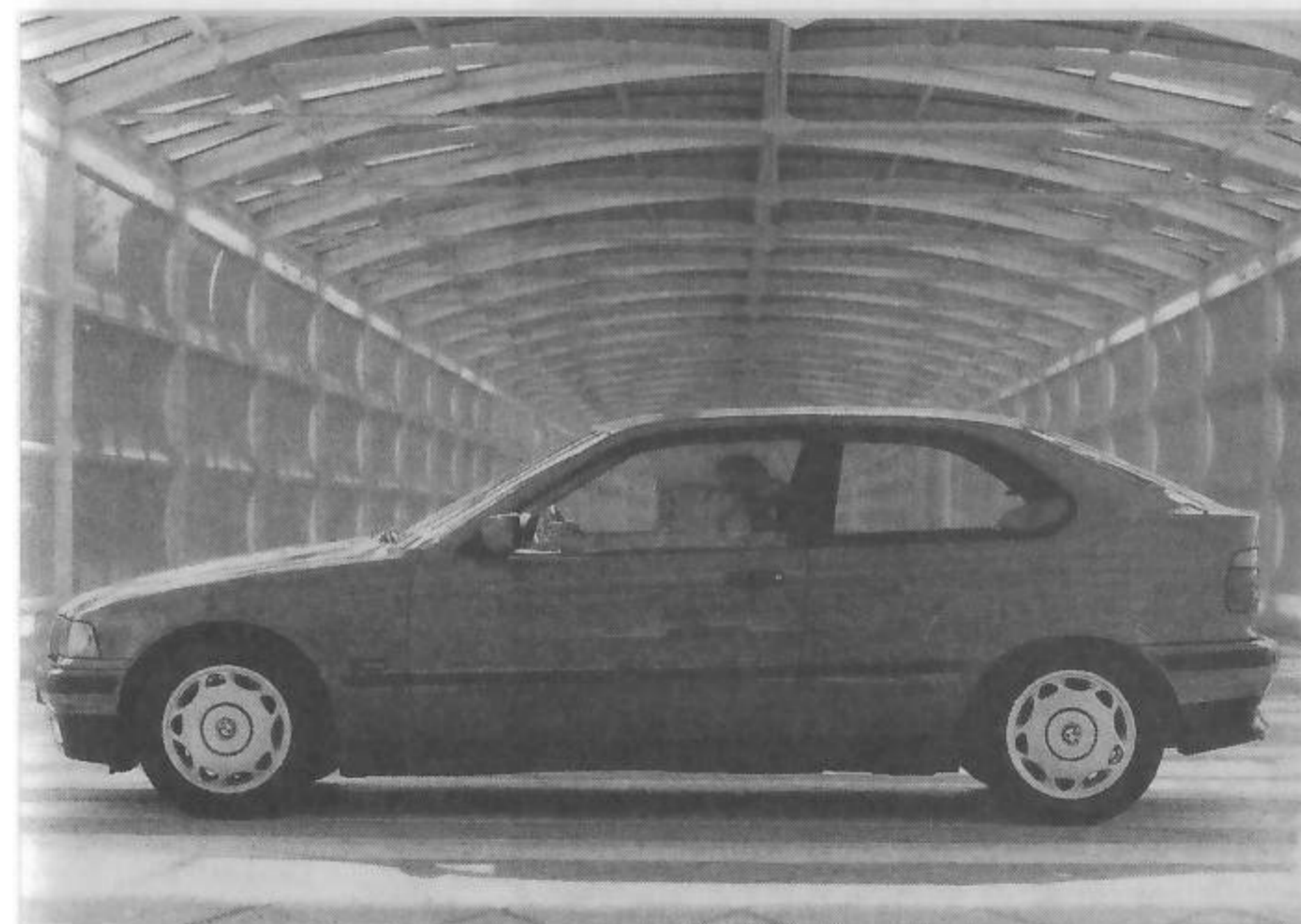


Серия:	BMW 3-й серии E 36
Модель:	320i touring
Производство:	1995—... гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., 4 кл. на цилиндр, ohc
Объем, см³:	1991
В х Н:	80 х 66 мм
Мощность:	150 л.с. (110 кВт), при 5900 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic с впр.
КПП:	5V, 1R, по зак. с АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	212 км/ч
Масса:	1420 кг
Колеса:	205/60 R 15
База:	2700 мм
Колея п/з:	1408/1421 мм
Д х Ш х В:	4443 х 1698 х 1391 мм

В 1995 г. BMW представил давно с нетерпением ожидавшийся вариант E 36 touring. Вначале с этой моделью предлагались варианты двигателей от 320i, 318i, 328i и 318tds. В конце 1995 г. к ним добавились 323i и 325tds.

Новый маленький автомобиль BMW 316 compact на презентации в апреле 1994 г. предстал в виде модели, объединившей в себе стилиевые элементы седана и купе при более коротком кузове. Немного позднее добавилась спортивная версия 318i. Дизельный вариант 318td последовал в конце 1994 г. и немного позднее был заменен моделью 318tds compact. В 1997 г. появился особенно спортивный вариант 323ti compact, который развивает скорость в 230 км/ч благодаря шестицилиндровому двигателю мощностью 170 л.с.

Серия:	BMW 3-й серии E 36
Модель:	325i Compact
Производство:	1994—... гг.
Двигатель:	4-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	1596
В х Н:	84 х 72 мм
Мощность:	102 л.с. (75 кВт), при 5500 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R, по зак. с АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	188 км/ч
Масса:	1215 кг
Колеса:	185/60 HR 15
База:	2700 мм
Колея п/з:	1420/1425 мм
Д х Ш х В:	4410 х 1700 х 1395 мм





Серия:	BMW 3-й серии E 36
Модель:	M3 Coupe
Производство:	1992—... гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., dohc
Объем, см³:	1290
В x Н:	86 x 85,8 мм
Мощность:	286 л.с. (210 кВт), при 7400 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	250 км/ч (отрег в стор. пониж.)
Масса:	1460 кг
Колеса:	235/40 ZR 17
База:	2700 мм
Колея п/з:	1420/1445 мм
Д x Ш x В:	4435 x 1710 x 1335 мм

В конце 1992 г. началось производство самой спортивной модели BMW, легендарного M3. Он пригоден для повседневного использования, вместителен и обладает поразительной мощностью. С конца 1995 г. M3 стал еще мощнее. Сегодня на него ставится двигатель с рабочим объемом в 3,2 л и мощностью в 321 л.с. (236 кВт), при 7400 об/мин. Максимальная скорость и впредь будет оставаться отрегулированной в сторону понижения, автомобиль теперь ускоряется всего лишь за 5,5 сек от 0 до 100 км/час. M3 снабжен шестиступенчатой коробкой передач.

С июня 1994 г. BMW в качестве промежуточной модели предлагает также четырехдверный седан с техническим оснащением от BMW M3.

Серия:	BMW 3-й серии E 36
Модель:	M3 Limousine
Производство:	1994—...гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., 4 кл. на цили., dohc
Объем, см³:	2990, с конца 1995 г. 3201
В x Н:	86 x 85,8 мм, с конца 1995 г.
Мощность:	86,4 x 91 см
Сист. пит.:	286 л.с. (210 кВт), при 7000 об/мин, с конца 1995 г. 321 л.с. (236 кВт), при 7400 об/мин
КПП:	Bosch Motronic
Тормоза:	5V, 1R, с конца 1995 г. 6V, 1R диск. перед./задн.
V max:	250 км/ч (отрег. в стор. пониж.)
Масса:	1535 кг
Колеса:	225/45 ZR 17 v/245/40 ZR 17 h
База:	2710 мм
Колея п/з:	1422/1438 мм
Д x Ш x В:	4433 x 1698 x 1366 мм
Примечания:	след. техн. усовершенств. явл. анал. M3 Coupe





Серия:	BMW 3-й серии E 36
Модель:	M3 Cabrio
Производство:	1994—...гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., 4 кл. на цили., dohc 2990, с конца 1995 г. 3201
Объем, см³:	86 x 85,5 мм, с конца 1995 г.
В x Н:	86,4 x 91 мм
Мощность:	286 л.с. (210 кВт), при 7000 об/мин, с конца 1995 г. 321 л.с. (236 кВт), при 7400 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R, с конца 1995 г. 6V, 1R
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	250 км/ч (отрег. в стор. пониж.)
Масса:	1540 кг
Колеса:	235/40 ZR 17
База:	2710 мм
Колея п/з:	1422/1438 мм
Д x Ш x В:	4433 x 1710 x 1340 мм

В начале 1994 г. BMW предложил покупателям M3 кабриолет.

К 1996 г. кабриолет M3 получил полностью переработанный шестицилиндровый двигатель с рабочим объемом 3,2 л и с номинальной мощностью 236 кВт/321 л.с., соединенного с новой шестиступенчатой коробкой передач. Эта новая конструкция, так называемая «секвентальная коробка передач M» — одновременно автоматическая и механическая. В этой модели можно было отказаться от педали сцепления.

С 1994 г. существует также BMW E 36 в виде четырехдверного кабриолета-седана в классическом духе. В соответствии с традицией кузова модифицируются фирмой Баур. Крыша открывается в трех вариантах: только вверх, только назад или открывается полностью. Все варианты двигателей седана 3-й серии, даже дизельные кроме M3, можно заказывать через торговую организацию BMW как Baur TC Topcabriolet.

Серия:	BMW 3-й серии E 36
Модель:	BMW Baur TC 325i
Производство:	1991—98 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., 4 кл. на цили., dohc
Объем, см³:	2494
В x Н:	84 x 75 мм
Мощность:	192 л.с. (141 кВт), при 5900 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R, по зак. с АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	220 км/ч
Масса:	1445 кг
Колеса:	205/60 HR 15
База:	2500 мм
Колея п/з:	1410/1420 мм
Д x Ш x В:	4435 x 1710 x 1355 мм





Серия:	BMW 3-й серии E 36
Модель:	316 g compact
Производство:	1995—... гг.
Двигатель:	4-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	1596
В х Н:	84—72 мм
Мощность:	102 л.с. (75 кВт), при 5500 об/мин, при исп. в кач. топл. газа — 87 л.с. (64 кВт), при 5500 об/мин
Сист. пит.:	DME
КПП:	5V, 1R
Тормоза:	диск. перед., бараб. задн.
V max:	188 км/ч (при исп. в кач. топл. газа — 177 км/ч)
Масса:	1315 кг
Колеса:	185/65 R 15 87 H
База:	2700 мм
Колея п/з:	1418/1423 мм
Д х Ш х В:	4210 х 1698 х 1393 мм
Примечания:	на выбор: газ. или бенз. двиг.

Выпустив модели 316 g (и 518 g), BMW стал первым в мире производителем автомобилей, который выпускает и продает серийные транспортные средства, работающие на природном газе. В BMW 316 g вместо заднего сиденья вмонтирован бак емкостью 80 л со сжатым газом, что делает автомобиль исключительно двухместным. Путем нажатия кнопки на приборной доске в любой момент можно перейти с бензина на газ при минимальной потере мощности. Но из-за еще очень редкой сети газозаправочных станций BMW в настоящее время продает пока немного автомобилей, работающих на природном газе.

Визуально совершенно новое поколение седанов в качестве преемников «нового класса» BMW 1500 — 2000. Тип 520 с шестицилиндровым двигателем выпускается с 1977 г. В 1996 г. были внесены такие небольшие изменения, как другой воздухозаборник на капоте двигателя, более крупные задние фонари, новые колпаки на колесах и замок топливного лючка справа на крыле. С мая 1972 г. до июля 1981 г. было выпущено 243529 автомобилей типа 520, из них 129 747 с шестицилиндровым двигателем и в целом 34 405 экземпляров с автоматической коробкой передач. BMW 520i был выпущен с октября 1972 г. по июнь 1979 г. примерно в 25156 экземплярах, из них 1720 с правосторонним управлением. С этой 5-й серии BMW начал обозначать серии моделей двузначными числами.

Серия:	BMW 5-й серии E 12
Модель:	520; 520i
Производство:	1972—81 гг.; 1972—79 гг.
Двигатель:	4-цил. ряд., с 1977 г. 6-цил. ряд.; 4-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр.
Объем, см³:	1990
В х Н:	89 х 80 мм, с 1977 г. 80 х 66 мм; 89 х 80 мм
Мощность:	115 л.с. (85 кВт), при 5800 об/мин, с 1977 г. 122 л.с. (90 кВт); 130 л.с. (96 кВт), с 1975 г. 125 л.с.
Сист. пит.:	1 карб. с н. п. Stromberg 175 CDET, с 1977 г. Solex 4 A 1; с впр. Kugelfischer, с 1975 г. Bosch K-Jetronic
КПП:	5V, 1R; 4V, 1R, с АКП только 520
Тормоза:	диск. перед., бараб. задн.
V max:	175 км/ч, с 1977 г. 180 км/ч; 185 км/ч
Масса:	1275 кг; с 1977 г. 1350 кг; 1280 кг, с 1975 г. 1295 кг
Колеса:	175 SR 14; 175 HR 14
База:	2636 мм
Колея п/з:	1406/1442 мм
Д х Ш х В:	4620 х 1690 х 1425 мм
Примечания:	с 1979 г. 520i пост. также со спорт. к/п





Серия:	BMW 5-й серии E 12
Модель:	518
Производство:	1974—81 гг.
Двигатель:	4-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	1766
В х Н:	89 х 71 мм
Мощность:	90 л.с. (66 кВт), при 5500 об/мин
Сист. пит.:	1 карб. с н. п. Solex 38 PDSI, с 1975 г. Solex 32/32 DIDTA, с 1980 г. 1 карб. с н. п. Pierburg 2 В 4
КПП:	4V, 1R, с 1979 г. по зак. 5V, 1R или с АКП с 1977 г.
Тормоза:	диск. перед, бараб. задн.
V max:	160 км/ч
Масса:	1260 кг
Колеса:	175 SR 14
База:	2636 мм
Колея п/з:	1406/1442 мм
Д х Ш х В:	4620 х 1690 х 1425 мм
Примечания:	с 1975 г. б/б емк. 70 л вместо 56 л

Преемник BMW 1800 был изготовлен за период с июня 1974-го по июнь 1981 г. в 123871 экземплярах. Его цена составляла в 1974 г. DM 14877. Неубедительный вариант с автоматической коробкой передач был выпущен в 1910 экземплярах. 1492 автомобиля с особыми свойствами были изготовлены для японского рынка, наряду с этим было создано еще 1523 автомобиля для Швеции.

Обе карбюраторные версии BMW 5-й серии E 12 с рабочим объемом двигателей 2,5 и 2,8 л были выпущены в периоды с октября 1973 г. до июня 1981 г. и с января 1975 г. до сентября 1977 г. соответственно. 525 была создана в 122272 единицах, из них 25308 с автоматической коробкой передач и 6510 автомобилей с правосторонним управлением. Эта модель стоила в 1973 г. DM 17500. Ведущая модель до 1977 г., BMW 528, до прекращения производства в результате замены на 528i, была выпущена в 30 565 экземплярах, при этом из них 7664 единицы были снабжены автоматической коробкой передач; в 1975 г. эта модель стоила DM 22530. В 1977 г. последовали 528i вначале с двигателем мощностью 176 л.с. и затем с 1978 г. 184 л.с. Цена в 1977 г.: DM 26850. Количество выпущенных машин до 1981 г.: 65736.

Серия:	BMW 5-й серии E 12
Модель:	525; 528
Производство:	1973—81 гг.; 1975—77 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	2494; 2788
В х Н:	86 х 71,6 мм; 86 х 80 мм
Мощность:	145 л.с. (107 кВт), при 6000 об/мин, с авг. 1976 г. 150 л.с. (110 кВт), при 5800 об/мин; 165 л.с. (121 кВт), при 5800 об/мин, с авг. 1976 г. 170 л.с. 9125 кВт), при 5800 об/мин
Сист. пит.:	1 карб. с н. п. Zenith 32/40 INAT, с авг. 1976 г. 1 карб. с н. п. Solex 4 A 1
КПП:	4V, 1R, с 1979 г. 5V, 1R или спорт. к/п, по зак. АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	192 км/ч; 198 км/ч
Масса:	1380 кг
Колеса:	175 HR 14; 195/70 HR 14
База:	2636 мм
Колея п/з:	1406/1466 мм
Д х Ш х В:	4620 х 1690 х 1425 мм





Серия:	BMW 5-й серии E 12
Модель:	M 535i
Производство:	1980—81 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	3453
В x Н:	93,4 x 84 мм
Мощность:	218 л.с. (160 кВт)
Сист. пит.:	Bosch L-Jetronic
КПП:	5V, 1R
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	225 км/ч
Масса:	1465 кг
Колеса:	195/70 VR 14
База:	2636 мм
Колея п/з:	1422/1470 мм
Д x Ш x В:	4620 x 1690 x 1425 мм
Примечания:	перв. мод. BMW M

Выпуском модели M 535 BMW основал существующий до сих пор вид прежде всего спортивных автомобилей. В период между апрелем 1980 г. и маем 1981 г. стены завода покинуло 1410 моделей BMW M 535i преимущественно в индивидуальном исполнении, из них 450 экземпляров с правосторонним управлением.

Презентация второго поколения BMW 5-й серии состоялась в июне 1981 г. в Мюнхене. Кузов не претерпел принципиальных изменений, но приобрел более ясные и привлекательные очертания. Тип 518i до 1984 г. изготавливался для экспорта и на немецком рынке появился лишь осенью 1984 г. Базовая модель 518 стоила в 1981 г. DM 20950 и до сентября 1984 г. была изготовлена в 40906 экземплярах. Тип 518i в период между июнем 1981 г. и декабрем 1987 г. был выпущен в 37268 экземплярах, из которых 2459 имели автоматическую коробку передач. Модель 518i в 1984 г. стоила DM 25800.

Серия:	BMW 5-й серии E 12
Модель:	518; 518i
Производство:	1981—84 гг.; 1981—87 гг.
Двигатель:	4-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	1766
В x Н:	89 x 71 мм
Мощность:	90 л.с. (66 кВт), при 5500 об/мин; 105 л.с. (77 кВт), при 5800 об/мин
Сист. пит.:	1 карбюратор н. п. Pierburg 2 B 4; Bosch L-Jetronic
КПП:	4V, 1R, по зак. 5V, 1R
Тормоза:	диск. перед, бараб. задн.
V max:	165 км/ч; 180 км/ч
Масса:	1160 кг; 1200 кг
Колеса:	175 SR 14; 175 HR 14
База:	2625 мм
Колея п/з:	1430/1460 мм
Д x Ш x В:	4620 x 1700 x 1415 мм





Серия:	BMW 5-й серии E 28
Модель:	520i; 525i
Производство:	1981—87 гг.; 1983—87 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-образно, ohc
Объем, см³:	1990; 2693
В х Н:	80 х 66 мм; 84 х 81 мм
Мощность:	125 л.с. (92 кВт), при 5800 об/мин; с 1985 г. 129 л.с. (95 кВт); 129 л.с. (95 кВт), при 4800 об/мин
Сист. пит.:	Bosch K-Jetronic; с 1985 г. Bosch L-Jetronic, с 1986 г. Motronic; Bosch Motronic
КПП:	4V, 1R до 1982 г., 5V, 1R; 5V, 1R по зак. с АКП
Тормоза:	диск. перед., бараб. задн., с 1986 г. сзади тоже диск.;
V max:	190 км/ч
Масса:	1300 кг; 1280 кг
Колеса:	175 HR 14, с 1985 г. 195/70 HR 14; 195/70 HR 14
База:	2625 мм
Колея п/з:	1430/1460 мм
Д х Ш х В:	4620 х 1700 х 1415 мм
Примечания:	520i с 1986 г. с сер. нейтр.

Модель BMW 525e, причем «е» от греческой буквы «эта» означала коэффициент полезного действия, была снабжена особенно гибким, работающим на низких оборотах дизельным двигателем, что благоприятно сказывалось на показателях расхода топлива. Эта модель была выпущена с марта 1983 г. по декабрь 1987 г. в 40621 экземпляре, при этом 22665 автомобилей имели автоматическую коробку передач. Редчайшей моделью этого типа была версия 525e с правосторонним управлением, которая была выпущена всего в 149 экземплярах. Самая популярная модель серии E 28, BMW 520i, была выпущена за семь лет в 201168 экземплярах. Она стоила в 1981 г. DM 24900. Специально для американского и японского рынков была создана модель 528e, которую выпустили в 89853 экземплярах в период между 1981 и 1987 г.

Вместе с типом 524 td BMW внес в историю фирмы первый автомобиль с дизельным двигателем. Дизельный агрегат, разработанный на базе шестицилиндрового мотора, развивал свою высокую мощность за счет компрессора фирмы Garrett. У него была относительно высокая стоимость в DM 32300, и он был выпущен в 74473 экземплярах, из них 18397 единиц с автоматической коробкой передач. С сентября 1986 г. по декабрь 1987 г. выпускалась особенно экономичная версия дизельного двигателя без турбонаддува — 524d. Их было выпущено только 4239 единиц, все с механической коробкой передач.

Серия:	BMW 5-й серии E 28
Модель:	524d; 524td
Производство:	1986—87 гг.; 1983—87 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	ohc
Объем, см³:	2443
В х Н:	80 х 81 мм
Мощность:	86 л.с. (63 кВт), при 4600 об/мин; 115 л.с. (85 кВт), при 4800 об/мин топл. нас.
Сист. пит.:	5V, 1R; по зак. 524td с АКП
КПП:	диск. перед./задн, 524td с бараб. задн. до 1986 г.
Тормоза:	
V max:	165 км/ч; 180 км/ч
Масса:	1335 кг; 1390 кг
Колеса:	175 HR 14, с 1986 г. 195/70 HR 14
База:	2625 мм
Колея п/з:	1430/1460 мм
Д х Ш х В:	4620 х 1700 х 1415 мм
Примечания:	по зак. ABS





Серия:	BMW 5-й серии E 28
Модель:	525i; 528i
Производство:	1981—87 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	2494; 2788
В x Н:	86 x 71,5 мм; 86 x 80 мм
Мощность:	150 л.с. (110 кВт), при 5500 об/мин; 184 л.с. (135 кВт), при 5800 об/мин
Сист. пит.:	Bosch L-Jetronic
КПП:	5V, 1R; 525i до 1982 г. 4V, 1R по зак. с АКП
Тормоза:	диск. перед./задн
V max:	200 км/ч; 210 км/ч
Масса:	1330 кг; 1370 кг
Колеса:	175 HR 14 или 195/70 VR 14, с 1986 г. 200/60
База:	2625 мм
Колея п/з:	1430/1460 мм
Д x Ш x В:	4620 x 1700 x 1415 мм

Обе модели производились с апреля 1981 г. до декабря 1987 г. BMW 525i был выпущен в 54 063 экземплярах, из них 12 573 с автоматической коробкой передач; BMW 528i — в 80775 экземплярах, 20 915 единиц с автоматической коробкой передач. 525i стоил в 1981 г. DM 29000, 528i — DM 32450. Наряду с ними для США и Японии была создана специальная модель 533i с рабочим объемом двигателя 3,3 л и с впрыском. За период с 1982 г. по 1984 г. с конвейера сошло 12797 автомобилей.

В отличие от BMW 535i у M 535i впереди и сзади имелись спойлеры. 535i был выпущен за период с сентября 1984 г. до декабря 1987 г. в 45655 экземплярах, из них 16401 экземпляр с автоматической коробкой передач. За период с марта 1985 г. по декабрь 1987 г. было выпущено 9483 машины M 535i. Редчайшим вариантом в этом случае была модель с автоматической коробкой передач и нейтрализатором, которая была выпущена в 216 экземплярах. M 535i был единственной моделью BMW от Motorsport GmbH, которая когда-либо снабжалась автоматикой.

Серия:	BMW 5-й серии E 28
Модель:	535i; M 535i
Производство:	1984—87 г.г.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-образно, ohc
Объем, см³:	3430
В x Н:	92 x 86 мм
Мощность:	185 л.с. (136 кВт)/5400 об/мин
Сист. пит.:	Bosch ME-Jetronic
КПП:	5V, 1R по зак. с АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	215 км/ч
Масса:	1450 кг
Колеса:	220/55 VR 390 TRX
База:	2625 мм
Колея п/з:	1430/1465 мм
Д x Ш x В:	4620 x 1700 x 1397 мм





Серия:	BMW 5-й серии E 28
Модель:	M 5
Производство:	1984—87 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., 4 кл. на цилиндр, dohc
Объем, см³:	3453
В x Н:	93,4 x 84 мм
Мощность:	286 л.с. (210 кВт), при 6500 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	245 км/ч
Масса:	1470 кг
Колеса:	220/55 VR 390 TRX
База:	2625 мм
Колея п/з:	1430/1465 мм
Д x Ш x В:	4620 x 1700 x 1397 мм

Этот первый M 5 в истории BMW, настоящий «волк в овечьей шкуре», который менее чем за 7 с мог развивать скорость от 0 до 100 км/ч, можно было узнать только по скромным спойлерам и матово-черным лакированным деталям. С октября 1984 г. по ноябрь 1987 г. BMW Motorsport GmbH выпустил эту модель в 2145 экземплярах, при этом 1370 автомобилей располагали спецификациями США и 187 единиц было сделано с правосторонним управлением.

Презентация этой совершенно новой серии BMW состоялась в январе 1988 г. Автомобили отличались значительно большей вместимостью по сравнению со своими предшественниками. До конца 1995 г. было выпущено 383823 экземпляров BMW 520i, BMW 525i — 384960 экземпляров. В 1989 г. последовала новая модель 5-й серии с четырехцилиндровым двигателем, 518i мощностью 113 л.с. Версия 525iX с приводом на все колеса появилась в 1991 г. Цена: DM 65770.

Серия:	BMW 5-й серии E34
Модель:	520i; M 525
Производство:	1987—95 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	1991; 2494
В x Н:	80 x 66 мм; 84 x 75 мм
Мощность:	129 л.с. (95 кВт)/6000 об/мин;
Сист. пит.:	170 л.с. (125 кВт)/5800 об/мин Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R по зак. с АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	200 км/ч; 220 км/ч
Масса:	1480 кг; 1530 кг
Колеса:	195/65 HR; 195/65 VR 15
База:	2761 мм
Колея п/з:	466/1487 мм
Д x Ш x В:	4720 x 1751 x 1412 мм





Серия:	BMW 5-й серии E 34
Модель:	524td; 525td; 525tds
Производство:	1988—91 гг.; 1993—95 гг.; 1991—95 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	ohc
Объем, см³:	2443; 2497; 2497
В х Н:	80 х 81 мм; 80 х 82,8 мм; 80 х 82,8 мм
Мощность:	115 л.с. (85 кВт), при 4800 об/мин; 115 л.с. (85 кВт), при 4800 об/мин; 143 л.с. (105 кВт), при 4800 об/мин
Сист. пит.:	Bosch с впр.; цифр. электр. диз.
КПП:	5V, 1R; по зак. с АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	190 км/ч; 194 км/ч; 207 км/ч
Масса:	1580 кг; 1465 кг; 1480 кг
Колеса:	195/65 HR 15; 205/65 VR 15 у 525td и tds
База:	2761 мм
Колея п/з:	1466/1487 мм; 1470/1495 мм у 525 td и tds
Д х Ш х В:	4720 х 1751 х 1412 мм
Примечания:	525 td и tds по зак. с исп. авт.

Первый дизель серии E 34, BMW 524 td, располагал турбонагнетателем фирмы Garrett. Работа турбонагнетателя последующих моделей управлялась электроникой и располагала интеркулером (охлаждение наддуваемого воздуха). В период между 1988 г. и 1991 г. было изготовлено 70841 единиц BMW 524 td, из них 9981 автомобиль с автоматической коробкой передач. 525 td с начала 1993 г. до конца 1995 г. был выпущен в 14561 экземпляре, из них 2291 единица с автоматической коробкой передач, в то время как самый успешный BMW с дизельным двигателем этой 5-й серии, 525 tds, за 5 лет после 1991 г. сошел с конвейера 80451 раз, среди них 19616 автомобилей с автоматикой.

BMW 530i и 535i были ведущими моделями серии до ввода типов автомобилей с V8. С декабря 1987 г. по июль 1990 г. был выпущено 20279 экземпляров BMW 530i. Намного успешнее оказался выпускавшийся до декабря 1993 г. тип 535, он сошел с конвейера 96311 раз, среди них 54552 автомобиля с автоматической коробкой передач. В начале производства этот автомобиль предлагался за DM 62000.

Серия:	BMW 5-й серии E 34
Модель:	530i; M 535i
Производство:	1987—90 гг.; 1987—1993 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	2986; 3430
В х Н:	89 х 80 мм; 92 х 86 мм
Мощность:	186 л.с. (138 кВт), при 5800 об/мин; 211 л.с. (155 кВт), при 5700 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R; по зак. с АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	225 км/ч; 235 км/ч
Масса:	1590 кг; 1620 кг
Колеса:	205/65 VR 15; 225/60 VR 15
База:	2761 мм
Колея п/з:	1466/1487 мм
Д х Ш х В:	4720 х 1751 х 1412 мм





Серия:	BMW 5-й серии E 34
Модель:	530i; 540i
Производство:	1992—1995 г.г.
Двигатель:	V8
ГРМ:	расп. V-образно, 4 кл. на цили., 4 ohc
Объем, см³:	2997; 3982
В х Н:	84 х 67,6 мм; 89 х 80 мм
Мощность:	218 л. с. (160 кВт)/при 5800 об/мин; 286 л. с. (210 кВт) /при 5800 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R по зак. с АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	235 км/ч; 250 км/ч (отрег. в стор. пониж.)
Масса:	1565 кг; 1605 кг
Колеса:	225/60 ZR 15
База:	2760 мм
Колея п/з:	1470/1495 мм
Д х Ш х В:	4720 х 1751 х 1410 мм

Новые двигатели BMW V8, использовавшиеся в 7-й серии с весны 1992 г., несколько позже нашли применение в 5-й серии. На первый взгляд внешне автомобили отличались от машин с четырех- и шестицилиндровыми двигателями более широкой задней частью кузова. Производство 530i стартовало в мае 1990 г. и завершилось введением серии E 39 после выпуска 30243 экземпляров. Родственная модель с рабочим объемом двигателя 4 л (V8) в тот же период времени была изготовлена в 22644 экземплярах. Обычно на них устанавливалась автоматическая коробка передач на заводе.

В 1988 г. фирма BMW Motorsport GmbH превратила седан 5-й серии в настоящий спортивный автомобиль высшего класса. Мощный, как медведь, двигатель позволил скромно выглядевшей версии M 3 лишь немногим более чем за 6 с развить скорость до 100 км/ч, и после увеличения мощности в 1992 г. M 5 стал еще более резвым. Несмотря на начальную цену в DM 101800, эта модель до конца своего производства в июле 1995 г. обрела 11098 поклонников. 1678 автомобилей получили спецификации США и 867 M 5 были проданы с правосторонним управлением. С 1992 г. M 5 поставлялся с кузовом touring.

Серия:	BMW 5-й серии E 34
Модель:	M 5
Производство:	1988—95 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., 4 кл. на цили., dohc
Объем, см³:	3535
В х Н:	93,4 х 86 мм
Мощность:	315 л.с. (232 кВт), при 6900 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	250 км/ч (отрег. в стор. пониж.)
Масса:	1670 кг
Колеса:	235/45 ZR 17
База:	2761 мм
Колея п/з:	1474/1496 мм
Д х Ш х В:	4720 х 1751 х 1496 мм
Примечания:	с янв. 1992 г. с объем. двиг. 3792 см ³ , 340 л.с. (250 кВт)/6900 об/мин





Серия:	BMW 5-й серии E 34
Модель:	520i touring
Производство:	1991—... гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., 4 кл. на цилиндр, dohc
Объем, см³:	1991
В x Н:	80 x 66 мм
Мощность:	150 л.с. (110 кВт), при 5900 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R по зак. с АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	205 км/ч
Масса:	1605 кг
Колеса:	205/65 VR 15
База:	2761 мм
Колея п/з:	1470/1495 мм
Д x Ш x В:	4720 x 1751 x 1417 мм
Примечания:	по зак. сдвижная/поднимающаяся крыша

Выпустив с сентября 1991 г. модели touring 5-й серии, BMW выполнил давно лелеемое желание клиентов. Это очень удачный синтез полезности, элегантности и динамичности, затем быстро последовало расширение ассортимента предлагаемых к ним двигателей. Touring 5-й серии можно было приобрести с любым двигателем богатой палитры этой серии, кроме шестицилиндрового двигателя с рабочим объемом 3 л и двигателя от 524td. До конца 1995 г. стены завода покинуло свыше 115000 автомобилей модели touring 5-й серии. Период до презентации E 39 touring закрывают модели 518i, 520i, 525i, 530i, 540i, 525td и 525tds.

Параллельно BMW 316g был разработан на базе BMW E 34 touring четырехместный автомобиль с двигателем, работающим на природном газе или на бензине, BMW 518g. В этой модели над задней осью был помещен бак для газа, в результате чего была занята часть багажника, а все пять пассажирских мест сохранились. Внешне BMW 518g не отличается от своей родственной модели 518i. Путем простого нажатия кнопки на приборной доске можно перейти с бензина на более безопасный для окружающей среды газ. Только при запуске стартера нужно снова перейти на работу от бензобака. К пользователям BMW с газовым топливом относятся в первую очередь структуры официальной власти, т.к. в Германии еще немного газозаправочных станций.

Серия:	BMW 5-й серии E 34
Модель:	518g touring
Производство:	1995—... гг.
Двигатель:	4-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	1796
В x Н:	84 x 81 мм
Мощность:	116 л.с. (85 кВт), при 5500 об/мин, при работе на газ. топл. 101 л.с. (74 кВт), при 5500 об/мин
Сист. пит.:	DME
КПП:	5V, 1R
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	192 км/ч, при раб. на газ. топл. 183 км/ч
Масса:	1620 кг
Колеса:	205/65 R 15 94 H
База:	2761 мм
Колея п/з:	1470/1495 мм
Д x Ш x В:	4720 x 1751 x 1417 мм
Примечания:	на выб. с раб. на газе или на бенз.





Серия:	BMW 5-й серии E 39
Модель:	523i, 528i
Производство:	1995—... гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., 4 кл. на цили., dohc
Объем, см³:	2494; 2793
В x Н:	84 x 75 мм; 84 x 84 мм
Мощность:	170 л.с. (125 кВт), при 5500 об/мин; 193 л.с. (142 кВт), при 5300 об/мин
Сист. пит.:	Digitale Motor Electronic
КПП:	5V, 1R по зак. с АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	228 км/ч; 236 км/ч
Масса:	1495 кг; 1515 кг
Колеса:	205/65 R 15 94V
База:	2830 мм
Колея п/з:	1516/1530 мм; 1512/1526
Д x Ш x В:	4775 x 1800 x 1435 мм

Полностью новая модель — наследник E 34, выполнена в стиле автомобилей 3-й серии. «Спортивность» модели подчеркивается подвеской, полностью выполненной из легких сплавов. Немного позже серия была дополнена моделями 520i и 525tds, внешне почти не отличимыми от остальных автомобилей семейства. В 1997 году появилась грузопассажирская модификация.

Оба типа 535i и 540i с усовершенствованными восьмицилиндровыми двигателями представляют собой наиболее органичное завершение 5-й серии новых моделей BMW E 39. Внешне они отличаются от шестицилиндровых вариантов скромными горизонтальными хромированными планками в нижней части радиатора. С 1997 г. ведущая модель BMW 5-й серии выпускается также в легкой броне в качестве автомобиля эскорта под названием BMW 540i Protection. У этой модели специального назначения окна сделаны из пуленепробиваемого стекла с покрытием из противоударного поликарбоната. Пассажирская секция защищена плитами из высокоэффективного арамидного волокна. Имеется также переговорное устройство.

Серия:	BMW 5-й серии E 39
Модель:	535i, 540i
Производство:	1996—... гг.
Двигатель:	V8
ГРМ:	разм. V-обр., 4 кл. на цили., 4 ohc
Объем, см³:	3498; 4398
В x Н:	84 x 78,9 мм/92 x 82,7 мм
Мощность:	235 л.с. (173 кВт), при 5700 об/мин; 186 л.с. (210 кВт), при 5700 об/мин
Сист. пит.:	DME
КПП:	6V, 1R по зак. Steptronic
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	247 км/ч; 250 км/ч (отрег. в стор. пониж.)
Масса:	1615 кг; 1660 кг
Колеса:	225/60 R 15 96 W; 225/55 R 16 95 W
База:	2830 мм
Колея п/з:	1512/1526 мм;
Д x Ш x В:	4775 x 1800 x 1435 мм





Серия:	BMW 6-й серии E 24
Модель:	630 CS; 633 CSi
Производство:	1976—79 гг.; 1976—84 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., dohc
Объем, см³:	2985; 3210
В х Н:	89 х 80 мм; 89 х 86 мм
Мощность:	185 л.с. (136 кВт), при 5800 об/мин; 197 л.с. (145 кВт), при 5500 об/мин
Сист. пит.:	1 карб. н. п. Pierburg 4 A 1; с впр. Bosch L-Jetronic
КПП:	4V, 1R по зак. с АКП; 5V, 1R с 1979 г. по зак. с АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	210 км/ч; 215 км/ч
Масса:	1475 кг; 1495 кг
Колеса:	195/70 VR 14
База:	2626 мм
Колея п/з:	1422/1487 мм
Д х Ш х В:	4775 х 1725 х 1365 мм
Примечания:	628i с 1982 г. с сер. ABS, до этого по зак.

Кузова для этой новой серии BMW Coupe поставляла фирма Карманн в Оснабрюке. BMW 630 CS с карбюраторным двигателем с февраля 1976 г. по август 1979 г. был выпущен в 3972 экземплярах, из них 1372 единицы с автоматической коробкой передач. 633 CSi за период между январем 1976 г. и сентябрем 1984 г. был выпущен в 23432 экземплярах. С 1982 г. он стал поставляться также на экспорт в США и Японию. Специальная версия 630 CSi с рабочим объемом двигателя 3 л и с впрыском не продавалась в Германии, она поставлялась исключительно в США. В 1976 г. и в 1977 г. BMW выпустил 1794 автомобиля этого типа. В начале производства BMW 630 CS стоил DM 40600, 633 CSi — DM 43100.

Версия с впрыском и рабочим объемом двигателя 3,5 л 6-й серии, BMW 635 CSi, запоминающаяся по спойлерам впереди и сзади, была поставлена в программу производства с мая 1978 г. Она выпускалась дольше всех вариантов 6-й серии. При завершении производства завод покинуло 44213 автомобилей. Автоматической коробкой передач были снабжены 23787 автомобилей, 2217 CSi выпущено с катализатором. Самым редким вариантом этого типа был 635 CSi KAT с правосторонним управлением, который приобрели всего лишь 58 покупателей. В последний год производства BMW 635 CSi стоил DM 82000.

Серия:	BMW 6-й серии E 24
Модель:	635 CSi
Производство:	1978—89 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	3453, с 1982 г. 3430
В х Н:	93,4 х 84 мм, с 1982 г. 92 х 86 мм
Мощность:	218 л.с. (160 кВт), при 5200 об/мин, с 1987 г. с нейтр. 211 л.с. (155 кВт), при 5700 об/мин
Сист. пит.:	Bosch L-Jetronic, с 1982 г. Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R, между 1982 г. и 1987 г. также со спорт. к/п, с 1982 г. по зак. с АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	225 км/ч
Масса:	1520 кг, с 1982 г. 1470 кг
Колеса:	195/70 VR 14, с 1982 г. 205/70 VR 14
База:	2626 мм
Колея п/з:	1430/1460 мм
Д х Ш х В:	4755 х 1725 х 1365 мм
Примечания:	с 1982 г. по зак. с нейтр.





Серия:	BMW 6-й серии E 24
Модель:	628 Csi
Производство:	1979—87 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	2788
В x Н:	86 x 80 мм;
Мощность:	184 л.с. (135 кВт), при 5800 об/мин
Сист. пит.:	Bosch L-Jetronic
КПП:	4V, 1R до 1982 г., с 1982 г. 5V, 1R по зак. со спорт. или АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	215 км/ч
Масса:	1475 кг
Колеса:	195/70 VR 14
База:	2626 мм
Колея п/з:	1422/1487 мм
Д x Ш x В:	4775 x 1725 x 1365 мм

Преемник BMW 630 CS. С 1982 г., как и остальные модели 6-й серии, с задним бампером, вытянутым дальше вокруг кузова. С июня 1979 г. по май 1987 г. BMW 628 CSi был выпущен в 5950 экземплярах, из них 2353 единицы с автоматической коробкой передач и 1083 автомобиля с правосторонним управлением. В 1979 г. BMW CSi стоил DM 46000.

Этот BMW 6-й серии с многообещающей буквой M, как в названии спортивных моделей, получил двигатель от M1. Внешне бросался в глаза мощный фронтальный спойлер. С апреля 1984 г. по февраль 1989 г. M 635 CSi был изготовлен в 5855 экземплярах, из них 524 автомобиля с правосторонним управлением, 117 — с катализатором. 1767 экземпляров для рынка США и 164 — для Японии. В 1989 г. этот BMW стоил DM 108000.

Серия:	BMW 6-й серии E 24
Модель:	M 635 Csi
Производство:	1984—89 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., 4 кл. на цили., dohc
Объем, см³:	3453
В x Н:	93,4 x 84 мм;
Мощность:	286 л.с. (210 кВт), при 6500 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	255 км/ч
Масса:	1510 кг
Колеса:	220/55 VR 390 или 240/45 VR 390
База:	2626 мм
Колея п/з:	1430/1464 мм
Д x Ш x В:	4775 x 1725 x 1354 мм
Примечания:	с 1986 г. по зак. с нейтр., затем 260 л.с. (191 кВт)





Серия:	BMW 7-й серии E 23
Модель:	728; 730; 733 i
Производство:	1977—79 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	2788; 2985; 3205
В х Н:	86 х 80 мм; 89 х 80 мм; 89 х 86 мм
Мощность:	170 л.с. (125 кВт), при 5800 об/мин; 184 л.с. (135 кВт), при 5800 об/мин; 197 л.с. (145 кВт), при 5500 об/мин
Сист. пит.:	728 и 730: 1 карб. с н. п. Pierburg 4 A 1; Bosch L-Jetronic 4V, 1R, с 1979 г. 5V, 1R по зак. 5V, 1R с АКП
КПП:	5V, 1R с АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	195 км/ч; 200 км/ч; 205 км/ч
Масса:	1550 кг; 1600 кг; 1660 кг
Колеса:	195/70 HR 14; 205/70 HR 14; 205/70 VR 14
База:	2795 мм
Колея п/з:	1508/1522 мм; 1502/1516 мм; 1502/1516 мм
Д х Ш х В:	4860 х 1800 х 1430 мм
Примечания:	с ноября по зак. с ABS

Преемник BMW 2500 был оснащен двигателем с рабочим объемом 3,3 л. Базовый тип 728 был выпущен с мая 1977-го до сентября 1979 г. в 30 717 экземплярах, из них 9889 с автоматической коробкой передач, в 1977 г. его цена составила DM 29300. Примерно в то же время существовала модель с рабочим объемом двигателя 3 л., которая была выпущена в 16848 экземплярах, из них 6547 с автоматической коробкой передач. На базе ведущей модели этих первых BMW 7-го поколения было изготовлено большинство автомобилей, а именно 27238 единиц, из них с автоматической коробкой передач 14327. Официально производство BMW 733 i закончилось в сентябре 1979 г., но до июля 1982 г. было изготовлено еще несколько сотен этих автомобилей. Цена BMW 733 i в начале производства составила DM 38600.

Второй выпуск моделей BMW 7-й серии E 23 располагал двигателями с впрыском и внешне остался неизменным. Затем с 1983 г. была сделана небольшая ретушь кузова в области решетки радиатора и в передней части кузова. С мая 1979-го до мая 1986 г. самая дешевая модель BMW 728 i была выпущена в 62908 экземплярах, в то время как версия с рабочим объемом двигателя 3,2 л 732 i примерно за тот же период была выпущена в 54776 экземплярах. Тот, кто вместо BMW 732 i стоимостью DM 37700 выбрал 728 i, сэкономил DM 4000. Гораздо более дорогая модель 735 i стоимостью DM 43750 тоже продавалась очень хорошо и была выпущена в 58742 экземплярах. С 1984 г. BMW 735 i поставлялся также с катализатором, но только в сочетании с автоматической коробкой передач. Наряду с этим в 1985 г. и 1986 г. существовала возможность заказать 735 i в исполнении «люкс». В этом варианте было сделано 2004 автомобиля. На немецком рынке не предлагалась версия с рабочим объемом двигателя 2,5 л и с впрыском, BMW 725 i, которых между 1981 и 1986 гг. было выпущено 921 штука.

Серия:	BMW 7-й серии E 23
Модель:	728 i; 732 i; 735 i
Производство:	1979—86 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	2788; 3205; 3453
В х Н:	86 х 80 мм; 89 х 86 мм; 93,4 х 84
Мощность:	184 л.с. (135 кВт), при 5800 об/мин; 197 л.с. (145 кВт), при 5500 об/мин; 218 л.с. (160 кВт), при 5200 об/мин
Сист. пит.:	Bosch L-Jetronic; Bosch Motronic; Bosch Motronic
КПП:	4V, 1R или АКП (до 1982 г.); 5V, 1R ускор. или спорт. к/в, АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	200 км/ч; 210 км/ч; 215 км/ч
Масса:	1530 кг; 1580 кг; 1580 кг
Колеса:	195/70 HR 14; 205/70 HR 14; 205/70 VR 14 или для всех 220/55 VR 390 TRX
База:	2795 мм
Колея п/з:	1508/1522 мм; 1502/1516 мм; 1502/1516 мм
Д х Ш х В:	4860 х 1800 х 1430 мм
Примечания:	с 1981 г. 6/6 емк. 100 л вместо 85 л





Серия:	BMW 7-й серии E 23
Модель:	745 i
Производство:	1980—86 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-образно
Объем, см³:	3205, с 1983 г. 3430
В x Н:	89 x 86 мм, с 1983 г. 92 x 86 мм
Мощность:	252 л.с. (185 кВт), при 5200 об/мин с 1983 г., при 4900 об/мин
Сист. пит.:	Bosch L-Jetronic, с 1983 г. Bosch Motronic
КПП:	АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	225 км/ч, с 1983 г. 230 км/ч
Масса:	1670 кг, с 1983 г. 1650 кг
Колеса:	205/70 VR 14 или 220/55 VR 390 TRX
База:	2795 мм
Колея п/з:	1502/1524 мм
Д x Ш x В:	4860 x 1800 x 1430 мм
Примечания:	двиг. с ТБК и с охл. наддув. возд.

BMW 745 i, ведущая модель всей 7-й серии E 23, была второй попыткой создания серийной модели с двигателем с наддувом после легендарного BMW 2002 turbo. С начала производства в январе 1980 г. и до его завершения в июне 1986 г. стены завода покинуло в целом 6031 единиц BMW 745 i. Автомобили были серийно снабжены автоматической коробкой передач. На базе этой модели не было вариантов с нейтрализаторами для рынка США, но была версия для Японии, которую выпустили в 1113 экземплярах. В 1983 г. имелся также BMW 745 i с исполнительным оформлением по цене DM 81600. Эта версия класса «люкс» была построена в 396 экземплярах. Кроме того, на базе этой модели впервые в истории BMW выпускался в нескольких экземплярах по спецзаказу бронированный автомобиль сопровождения.

После длительного периода разработки в сентябре 1986 г. состоялась презентация совершенно нового поколения седанов 7-й серии высшего класса и класса «люкс». Первой моделью в производстве был тип 735 i, который выпускался с июня 1986 г., но был заменен уже в середине 1992 г. новыми моделями с восьмицилиндровыми двигателями. Но он остался самой успешной моделью этой серии и в целом был продан в количестве 130520 экземпляров по цене от DM 69000 (1986 г.) до DM 83500 (1991 г.). Первая модель BMW высшего класса, тип 730 i, выпускалась с декабря 1986 г. до весны 1994 г..

Серия:	BMW 7-й серии E 32
Модель:	730 i; 735 i
Производство:	1986—94 гг.; 1986—92 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	2986; 3430
В x Н:	89 x 80 мм, 92 x 86 мм
Мощность:	188 л.с. (138 кВт), при 5800 об/мин; 211 л.с. (155 кВт), при 5700 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R по зак. АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	225 км/ч, 233 км/ч
Масса:	1720 кг
Колеса:	205/65 VR 15; 220/60 ZR 15
База:	2833 мм
Колея п/з:	1530/1558 мм
Д x Ш x В:	4910 x 1845 x 1411 мм





Серия:	BMW 7-й серии E 23
Модель:	735 iL
Производство:	1987—92 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., оhc
Объем, см³:	3430
В x Н:	92 x 86 мм
Мощность:	211 л.с. (155 кВт), при 5700 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R по зак. АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	233 км/ч
Масса:	1780 кг
Колеса:	225/60 ZR 15
База:	2987 мм
Колея п/з:	1530/1558 мм
Д x Ш x В:	5024 x 1845 x 1400 мм
Примечания:	так же в виде 730 iL, 740 iL, 750 iL

В сентябре 1987 г. BMW начал производство первой удлиненной версии в истории 7-й серии. База, увеличившаяся на 114 мм, создавала комфорт пассажирам на заднем сиденье, которые могли заметить увеличившееся пространство для ног. Не-

смотря на повышенную цену в DM 5000 за удлиненную версию, этот автомобиль был продан в количестве 25097 экземпляров, причем около половины 735 iL была предназначена для США. В большинстве случаев эта версия поставлялась с «автоматикой», только 1003 автомобиля покинуло конвейер с механической коробкой передач. Редчайшей моделью был тип 735 iL с правосторонним управлением и пятиступенчатой коробкой передач, который был выпущен только в шести экземплярах. Такие удлиненные версии существовали у всех остальных моделей 7-й серии, при этом 730 iL был в так называемом скрытом ассортименте, т.е. он официально не предлагался, а поставлялся по заказу.

Почти после тридцати лет «воздержания» от использования двигателя V8 BMW на Женевском салоне в 1992 г. представил сразу две новые модели с престижным двигателем. Обе вскоре сменили тип 735 i с шестицилиндровым мотором. Автомобиль с восьмицилиндровым двигателем был продан до конца производства весной 1994 г. в количестве 14339 экземпляров. Удлиненная версия 730 iL выпущена в количестве 1291 экземпляров и 3011 — с механической коробкой. 740 i, вариант с рабочим объемом двигателя 4 л, в то же время был продан в количестве 30187 экземпляров исключительно с автоматической коробкой передач. 1126 BMW 740 i было выпущено с правосторонним управлением. В последний, 1994 г. производства 730 i стоил DM 84500, 740 i — DM 103000 и 740 iL — DM 113000.

Серия:	BMW 7-й серии E 32
Модель:	730 i; 740 i
Производство:	1991—94 гг.
Двигатель:	V8
ГРМ:	расп. V-обр., 4 кл. на цили., 4 оhc
Объем, см³:	2997; 3982
В x Н:	84 x 67,6 мм; 89 x 80 мм
Мощность:	218 л.с. (160 кВт), при 5800 об/мин; 286 л.с. (210 кВт), при 5800 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R или АКП;
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	233 км/ч; 240 км/ч
Масса:	1700 кг; 1790 кг
Колеса:	225/60 VR 15
База:	2833 мм
Колея п/з:	1530/1558 мм
Д x Ш x В:	4910 x 1845 x 1411 мм
Примечания:	740 i с 5-ступ. АКП





Серия:	BMW 7-й серии E 32
Модель:	750 i
Производство:	1987—94 гг.
Двигатель:	V12
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	4988
В х Н:	84 х 75 мм
Мощность:	300 л.с. (220 кВт), при 5200 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	250 км/ч
Масса:	1870 кг
Колеса:	225/60 ZR 15
База:	2833 мм
Колея п/з:	1530/1558 мм
Д х Ш х В:	4910 х 1845 х 1400 мм
Примечания:	пост. также в виде бронир. авт. прикрытия

Благодаря этому автомобилю высшего класса BMW приобрел неслыханный престиж. На протяжении примерно 50 лет в Германии не было больше автомобиля с двенадцатицилиндровым двигателем, на международном уровне BMW 750 i тоже

длительное время не имел конкурентов. Производство этой модели, представленной в марте 1987 г. в Женеве, продолжалось до начала 1994 г. При небольших внешних различиях с другими моделями, лимузин BMW с двенадцатицилиндровым двигателем был продан в 48298 экземплярах, причем стоил автомобиль минимум DM 102000. В большинстве случаев автомобиль выпускался в виде удлиненной версии 750 iL. Все 750 i имели четырехступенчатую механическую коробку передач, 2193 единицы было выпущено с правосторонним управлением. Кроме того, модель 750 i выпускалась также в бронированном варианте для транспортного парка правительств разных государств, из них 305 машин было изготовлено по спецзаказу.

Летом 1994 г. BMW представил новую, совершенно переработанную 7-ю серию. Автомобили выиграли в любом отношении и визуально казались еще более стройными и спортивными. Версия с рабочим объемом двигателя 3 л стоила в начале производства DM 84500, BMW 740 i — DM 103000. До конца 1995 г. BMW продал около 22000 BMW 730 i и 45000 BMW 740 i во всех вариантах. Осенью 1995 г. 735i мощностью в 235 л.с. заменил 730i. Рабочий объем двигателя 740 i увеличился до 4,4 л при той же мощности.

Серия:	BMW 7-й серии E 38
Модель:	730 i; 740 i
Производство:	1994—95 гг.
Двигатель:	V8
ГРМ:	расп. V-обр., 4 кл. на цилиндр, 4 ohc
Объем, см³:	2997; 3982
В х Н:	84 х 67,6 мм; 89 х 80 мм
Мощность:	218 л.с. (160 кВт), при 5800 об/мин; 286 л.с. (210 кВт), при 5800 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R или АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	233 км/ч; 240 км/ч
Масса:	1700 кг; 1790 кг
Колеса:	225/60 ZR 15
База:	2830 мм
Колея п/з:	1552/1568 мм
Д х Ш х В:	4984 х 1862 х 1435 мм





Серия:	BMW 7-й серии E 38
Модель:	750 i
Производство:	1994—... гг.
Двигатель:	V12
ГРМ:	расп. V-обр., dohc
Объем, см³:	5379
В x Н:	85 x 79 мм
Мощность:	326 л.с. (240 кВт), при 5000 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	АКП (5-ступенчатая)
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	250 км/ч (огр. в стор. пониж.)
Масса:	2035 кг
Колеса:	235/60 R 16
База:	2930 мм
Колея п/з:	1552/1568 мм
Д x Ш x В:	4984 x 1862 x 1425 мм

В сентябре 1994 г. после двух моделей с восьмицилиндровыми двигателями новой 7-й серии последовала ведущая модель 750 i с двенадцатицилиндровым двигателем. Автомобиль, снабженный всем, что только можно было выдумать, стоил в базовом исполнении DM 148000. Немногим более 9000 этих автомобилей, относящихся к высшему классу, было выпущено до конца 1995 г.

В сентябре 1994 г. началось производство удлиненной версии BMW 7-й серии с увеличенным на 140 мм расстоянием между колесами. Кроме запущенного в конце 1995 г. 725 tds, на удлиненных версиях можно было иметь любой вариант двигателя. Следующей специальной версией в 7-й серии был 7, появившийся в программе 1997 г. Этот вариант с удлиненной примерно на 30 см колесной базой уже относится к длинным лимузинам американского типа и предлагается по индивидуальному изготовлению и со всем мыслимым оборудованием экстракласса.

Серия:	BMW 7-й серии E 38
Модель:	730 iL
Производство:	1994—95 гг.
Двигатель:	V8
ГРМ:	расп. V-обр., 4 кл. на цилиндр, 4 ohc
Объем, см³:	2997
В x Н:	84 x 67,6 мм
Мощность:	218 л.с. (160 кВт), при 5800 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R или АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	233 км/ч
Масса:	1780 кг
Колеса:	225/60 ZR 15
База:	3070 мм
Колея п/з:	1552/1568 мм
Д x Ш x В:	5124 x 1862 x 1425 мм





Серия:	BMW 7-й серии E 38
Модель:	728 i; 725 tds
Производство:	1995—... гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.; 6-цил. ряд., дизельный
ГРМ:	расп. V-обр., 4 кл. на цили., 4 оhc; расп. V-обр., оhc
Объем, см³:	2793; 2498
В x Н:	84 x 84 мм; 82,8 x 80 мм
Мощность:	193 л.с. (142 кВт), при 5300 об/мин; 143 л.с. (105 кВт), при 4600 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic; Digitale Diesel Elektronik
КПП:	5V, 1R АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	227 км/ч; 206 км/ч
Масса:	1745 кг; 1785 кг
Колеса:	215/65 R 16
База:	2930 мм
Колея п/з:	1552/1568 мм
Д x Ш x В:	4984 x 1862 x 1435 мм

В 1996 г. BMW поразил всех своими двумя новыми вариантами 7-й серии. 728 i и 728 iL приводится в движение таким же шестицилиндровым двадцатичетырехклапаным двигателем, который можно увидеть на моделях 528 i и 328 i. Совершенно новым в программе является 725 tds, автомобиль высшего класса с дизельным двигателем. Особенно мощная и экономичная машина очень хорошо гармонирует с динамичным характером моделей 7-й серии. 725 tds — единственная модель 7-й серии, которая не поставляется в удлиненном варианте.

BMW представил во Франкфурте в сентябре 1989 г. преемника 6-й серии купе 850 i с двенадцатицилиндровым двигателем. Автомобиль, о дизайне которого можно только мечтать, был напичкан новинками. Производство стартовало уже в конце 1989 г., при этом значительное большинство автомобилей было снабжено автоматической коробкой передач.

В 1993/94 гг. последовало переименование в BMW 850 Si и одновременное увеличение мощности. В начале производства нужно было выложить DM 135000 за то, чтобы можно было ездить на этом высококачественном изделии. Под названием 850 i до начала 1994 г. было выпущено 20048 купе.

Серия:	BMW 8-й серии E 31
Модель:	850 i; 850 Si
Производство:	1989—94 гг.; 1994—... гг.
Двигатель:	V12
ГРМ:	расп. V-обр., оhc
Объем, см³:	4988
В x Н:	84 x 75 мм
Мощность:	300 л.с. (220 кВт), при 5200 об/мин; 326 л.с. (240 кВт), при 5000 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	6V, 1R или АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	250 км/ч (отрег. в стор. пониж.) 1840 кг; 1955 кг
Масса:	235/50 ZR 16; 235/50 R 16
Колеса:	95 W
База:	2684 мм
Колея п/з:	1554/1562 мм
Д x Ш x В:	4780 x 1855 x 1340 мм





Серия:	BMW 8-й серии E 31
Модель:	840 Ci
Производство:	1993—... гг.
Двигатель:	V8
ГРМ:	расп. V-обр., 4 кл. на цилиндр, dohc
Объем, см³:	3982, с 1996 г. 4398
В х Н:	89 х 80 мм, с 1996 г. 92 х 82,7 мм
Мощность:	286 л.с. (210 кВт), при 5800 об/мин;
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	6V, 1R или АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	250 км/ч (отрег. в стор. пониж.)
Масса:	1830 кг, с 1996 г. 1855 кг
Колеса:	235/50 ZR 16
База:	2684 мм
Колея п/з:	1554/1562 мм
Д х Ш х В:	4780 х 1855 х 1340 мм

По цене ниже почти на DM 30 000 BMW предложил в 1994 г. модель 8-й серии с таким же восьмицилиндровым двигателем с рабочим объемом 4 л, какой применялся в моделях 5 и 7-й серий. В 1996 г. 840 Ci тоже получил усовершенствованный вариант V8 большей мощности и с рабочим объемом 4,4 л. До конца 1995 г. BMW выпустил около 5000 автомобилей этой модели, менее 400 машин было поставлено с 6-ступенчатой коробкой передач. Наряду с этим в 1992 г. было выпущено 18 автомобилей моделей 830 i с новым двигателем V8 с рабочим объемом 3 л, но эта версия не была запущена в серийное производство и официально не предлагалась.

Осенью 1992 г. ведущая модель BMW 850 CSi произвела фурор. Внешне она отличалась от других моделей 8-й серии передней частью по типу гоночной. Всего 6 с требовалось этому Gran Turismo весом почти в две тонны, чтобы развить скорость от 0 до 100 км/ч, и если бы не было регулировки максимальной скорости в сторону понижения, то скорость движения могла бы уйти далеко за отметку 280 км/ч. Если такой автомобиль оборудуют в соответствии с индивидуальными пожеланиями, то его цена поднимется до DM 200000. По этой причине тоже самый мощный BMW всех времен до конца 1995 г. был выпущен только в 1433 экземплярах, из

Серия:	BMW 8-й серии E 31
Модель:	850 Ci
Производство:	1992—98 гг.
Двигатель:	V12
ГРМ:	расп. V-обр., dohc
Объем, см³:	5576
В х Н:	80 х 86 мм
Мощность:	381 л.с. (280 кВт), при 5300 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	6V, 1R
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	250 км/ч (отрег. в стор. пониж.)
Масса:	1975 кг
Колеса:	v 235/45 ZR 17, h 265/40 ZR 17
База:	2684 мм
Колея п/з:	1564/1554 мм
Д х Ш х В:	4780 х 1855 х 1330 мм

которых 375 располагали правосторонним управлением. К 1998 г. производство 850 CSi прекратилось.





Серия:	BMW M 1
Модель:	M 1
Производство:	1978—81 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., 4 кл. на цилиндр, dohc
Объем, см³:	3453
В x Н:	93,4 x 84 мм
Мощность:	277 л.с. (204 кВт), при 6500 об/мин
Сист. пит.:	с впр. бенз. Kugelfischer
КПП:	5V, 1R
Тормоза:	диск. п/з
V max:	262 км/ч
Масса:	1440 кг
Колеса:	v 205/55 VR 16, h 225/50 VR 16
База:	2560 мм
Колея п/з:	1550/1576 мм
Д x Ш x В:	4360 x 1824 x 1140 мм
Примечания:	дизайн кузова Джорджио Джуджиаро

После длительного перерыва BMW создал свой первый спортивный суперавтомобиль BMW M 1.

Еще в 1986 г. до общественности дошли слухи о новом родстере — высокотехнологичном опытном автомобиле под названием Z 1. Действительно, с июля 1989 г. этот необычный автомобиль поступил в серийное производство, в основном ручной сборки. Необычными деталями этого двухместного автомобиля были монококовая рама, кузов из синтетического материала и опускающиеся двери, техническое оснащение в основном было взято от типа 325 i.

Z 1 стоил до DM 80000 (1989 г.), до DM 89000 (1991 г.), и был выпущен до июля 1991 г. в 8000 экземпляров.

Серия:	BMW Z 1
Модель:	Z 1
Производство:	1992—98 гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., ohc
Объем, см³:	2494
В x Н:	84 x 74 мм
Мощность:	170 л.с. (125 кВт), при 5800 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	220 км/ч
Масса:	1290 кг
Колеса:	225/45 ZR 16
База:	2450 мм
Колея п/з:	1456/1470 мм
Д x Ш x В:	3925 x 1690 x 1248 мм



База M 1, предназначенного для гонок, должна была создаваться при сотрудничестве с Ламборгини, но эта кооперация оказалась неосуществимой. Наконец монтаж был осуществлен фирмой Баур. Двадцатичетырехклапанный двигатель был шедевром еще молодой фирмы BMW Motorsport GmbH и позднее для него было найдено применение в моделях M 5 и M 635 CSi. Из 450 выпущенных автомобилей BMW подготовил 20 машин с безнаддувным двигателем мощностью 470 л.с. для использования в гонках в группе 4. Варианты с турбодвигателем мощностью до 850 л.с. также были созданы для гоночного спорта. M 1 в уличном исполнении стоил вначале DM 100000, в 1979 г. базовая цена была повышена до DM 113000.



Серия:	BMW Z 3
Модель:	Z 3 1.8; Z 3 1.9
Производство:	1995—... гг.
Двигатель:	4-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., dohc; 4 кл. на цили.
Объем, см³:	1796; 1895
В х Н:	84 х 81 мм; 85 х 83,5 мм
Мощность:	115 л.с. (85 кВт), при 5500 об/мин; 153 л.с. (103 кВт), при 6000 об/мин
Сист. пит.:	DME
КПП:	5V, 1R или АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	194 км/ч; 205 км/ч
Масса:	1225 кг; 1250 кг
Колеса:	205/60 R 15
База:	2446 мм
Колея п/з:	1411/1427 мм
Д х Ш х В:	4025 х 1692 х 1288 мм

Родстер Z 3, вначале с двумя вариантами двигателя, производится исключительно на новом заводе BMW в Южной Каролине.

В 1996 г. палитра родстеров BMW расширилась за счет модели Z3 с рабочим объемом шестицилиндрового двигателя 2,8 л, известным по моделям 3 и 5-й серии. Выделяющийся внешне в первую очередь расширенными ободами колес, этот двухместный автомобиль соединяет в себе холеную силу с величественной мощью.

С весны 1997 г. родстер BMW M представляет собой вершину серии Z3.

С двигателем и ходовой частью уже легендарного M3, родстер M причисляется к самым быстрым автомобилям своей категории в мире. Визуально этот родстер выглядит скромно. Четыре выхлопные трубы указывают на первобытную мощь двигателя, разработанного BMW M GmbH.

Серия:	BMW Z3
Модель:	Z3 2.8/ M roadster
Производство:	1996-/1997—... гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	расп. V-обр., dohc; 4 кл. на цили.
Объем, см³:	2793/3201
В х Н:	84 х 84 мм/86,4 х 91 мм
Мощность:	192 л.с. (141 кВт), при 5300 об/мин, 321 л.с. (236 кВт), при 7400 об/мин
Сист. пит.:	DME
КПП:	5V, 1R или АКП
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	218 км/ч; 250 км/ч (отрег. в стор. пониж.)
Масса:	1335 кг/1425кг
Колеса:	225/50 ZR 16; 225/45—245/40 ZR 17
База:	2446 мм/2459 мм
Колея п/з:	1413/1494 мм/1422/1492 мм
Д х Ш х В:	4025 х 1740 х 1293 мм/ 4025 х 1740 х 1266 мм





Серия:	BMW 3-й серии
Модель:	320 d
Производство:	1998—... гг.
Двигатель:	4-цил. ряд.
ГРМ:	4 кл. на цилиндр., ohc
Объем, см³:	1951
В x Н:	84 x 88,0 мм
Мощность:	136 л.с. (100 кВт)
Сист. пит.:	DDE 3.0
КПП:	5V, 1R
Тормоза:	диск. перед./задн.
V max:	207 км/ч
Масса:	1375 кг
Колеса:	195/65 R 15 91 H
База:	2725 мм
Колея п/з:	1481/1488 мм
Д x Ш x В:	4471 x 1739 x 1415 мм

В мае 1998 г. выходит на старт новая 3-я серия автомобилей BMW. Новая объемная модель BMW, вначале как четырехдверный вариант (другие версии 3-й серии будут предложены далее), представляется в виде удачного сочетания элементов 5 и 7-й серии. Палитра рабочего объ-

ема двигателей простирается от 1,9 л до 2,8 л, мощность от 87 кВт/118 л.с. в 318i до 142 кВт/193 л.с. (у 328i). Четырехцилиндровый дизельный двигатель с непосредственным впрыском в модели 320d обладает мощностью 100 кВт/136 л.с. и максимальным крутящим моментом в 280 кгм при 1750 об/мин. Благодаря большему расстоянию между колесами у пассажиров заднего сиденья больше простора. Заметно увеличилась ширина колеи, некоторые детали подвески сделаны из алюминия. У пятой модели 3-го поколения образцовое оборудование безопасности, среди прочего серийно устанавливаемые подушки безопасности. Ценовая шкала начинается с DM 45000 и в настоящее время заканчивается 61700 марками.

В апреле 1999 г. BMW выпустил в торговую сеть новое «купе на троих» под названием «Ci» — несомненная часть самой удачной серии BMW, и все же совсем другая: практически ни одна деталь кузова не была взята от лимузина; по мнению экспертов в прессе двухдверная модель является «не только самой красивой, но и самой лучшей в 3-й серии». Элементы ходовой части взяты от четырехдверной модели, но новая получилась более подтянутой и спортивной. Вначале поставлялись четыре варианта — 318 Ci, 320 Ci, 323 Ci, 328 Ci, в базовом исполнении купе стоило DM 47500; большая по сравнению с лимузином цена составляла разницу, в зависимости от исполнения, примерно от DM 1800 до 3000. Но зато типы Ci ездят

Серия:	BMW 3-й серии E 46
Модель:	328 Ci CoupO
Производство:	1999—... гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	4 кл. на цилиндр., dohc
Объем, см³:	2793
В x Н:	84,0 x 84,0 мм
Мощность:	193 л.с. (142 кВт), при 5500 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R
Тормоза:	диск. перед./задн., ABS, ASC
V max:	242 км/ч
Масса:	1395 кг
Колеса:	205/55 R 16
База:	2725 мм
Колея п/з:	1471/1478 мм
Д x Ш x В:	4488 x 1757 x 1369 мм
Примечания:	пост. также как 318 Ci, 320 Ci и 323 Ci

на 16-дюймовых колесах из легкого сплава, имеют «спортивный» руль и серийные электроподъемники задних стекол.





Серия:	BMW 3-й серии E 46
Модель:	320i touring
Производство:	1999—... гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	4 кл. на цилиндр, dohc
Объем, см³:	1991
В x Н:	80,0 x 66,0 мм
Мощность:	150 л.с. (110 кВт), при 5900 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V, 1R
Тормоза:	диск. перед./задн., ABS, ASC
V max:	214 км/ч
Масса:	1425 кг
Колеса:	195/65 R 15
База:	2725 мм
Колея п/з:	1481/1488 мм
Д x Ш x В:	4478 x 1739 x 1409 мм
Примечания:	пост. также как 318i, 328i, 320d и 330d

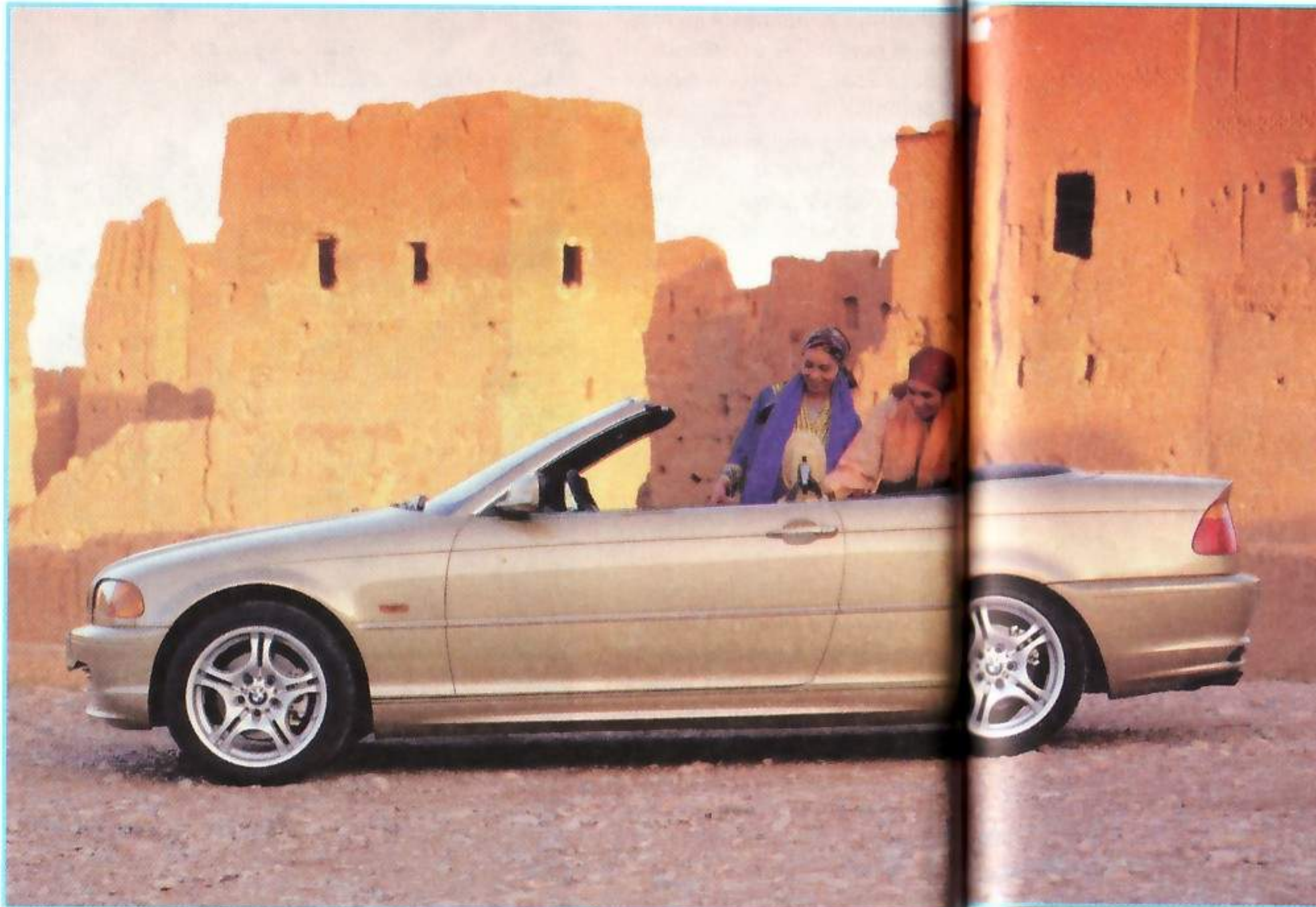
Дебют новых моделей touring 3-й серии состоялся в сентябре 1999 г. презентацией моделей 318i, 320i, 328i, а также 320d. Весной 2000 г. появился 330d touring. Благородный универсал был на 45 мм длиннее, на 41 мм шире и на 18 мм выше своего предшественника. Объем багажника составил от 435 л до 1345 л; заднее стекло открывалось отдельно. Серийное исполнение было сравнительно полным, колеса из легкого сплава, перекрытие багажника и разделительная сеть входят в него так же, как стеклоподъемники с электроприводом спереди и установка климат-контроля в моделях с шестицилиндровыми двигателями.

Шестицилиндровый дизельный двигатель с рабочим объемом 3 л с техническим оборудованием Common-Rail уже выдержал испытания в моделях 5 и 7-й серии, когда он к салону 1999 г. «дал крылья» моделям самой маленькой серии баварских моторостроителей. Эта топ-модель среди дизелей продемонстрировала самые лучшие крутящий момент и ходовые качества, его двигатель, мощностью в 184 л.с. достиг крутящего момента 390 кгм, которые соответствовали диапазону от 1750 до 3200 об/мин. Этот чрезвычайно широкий диапазон оборотов в минуту превратил 330-го в идеальный «тягач» и любимца всех журналов: Радость от поездки омрачается только высокой

Серия:	BMW 3-й серии E 46
Модель:	330d Limousine
Производство:	1999—... гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	4 кл. на цилиндр, dohc
Объем, см³:	2926
В x Н:	84,0 x 88,0 мм
Мощность:	184 л.с. (135 кВт), при 4000 об/мин
Сист. пит.:	DDE 4.0
КПП:	5V,1R
Тормоза:	диск. перед./задн., ABS, ASC
V max:	227 км/ч
Масса:	1520 кг
Колеса:	205/50 R 17
База:	2725 мм
Колея п/з:	1471/1483 мм
Д x Ш x В:	4471 x 1739 x 1415 мм
Примечания:	пост. также с АКП

ценой (DM 62000) — так писали испытатели из Auto Bild.





Серия:	BMW 3-й серии E 46
Модель:	330Ci Cabriolet
Производство:	2000—... гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	4 кл. на цилиндр, dohc
Объем, см³:	2494
В x Н:	75,0 x 84,0 мм
Мощность:	170 л.с. (125 кВт), при 5500 об/мин
Сист. пит.:	Bosch Motronic
КПП:	5V,1R
Тормоза:	диск. перед./задн., ABS, ASC
V max:	225 км/ч
Масса:	1540 кг
Колеса:	205/55 R 16
База:	2725 мм
Колея п/з:	1471/1478 мм
Д x Ш x В:	4488 x 1757 x 1369 мм

Кабриолет появился на базе новой 3-й серии лишь через два года после лимузина. Трехместное купе, стандартное до переднего стекла, получило от дизайнеров этого трехместного автомобиля новую заднюю часть вместе с соответствующими элементами жесткости. Мюнхенцы продемонстрировали техническую вооруженность в вопросах безопасности: задние, автоматические выезжающие дуги, одновременно являются деталью подголовников и,

следовательно, серийными; такими же стандартными являются передние сиденья с интегрированной системой поясов безопасности. Совершенно новым стал отказ от распространенных до этого времени задних стекол из искусственных материалов; кабриолет получил обогреваемое стекло и изменяемую крышу, которая — при закрытом автомобиле — может быть сложена и увеличивает вместимость багажника до 300 л.





Наряду с Z8 произвел фурор и другой выставленный автомобиль M3 Coupé, сменивший M3 второго поколения, которые выпускались с 1992 г. Базой стало стандартное купе. Выступающие обода, впечатляющий капот двигателя,

четыре характерные выхлопные трубы и специальные широкие шины с колесами от M визуально отличают M3 от родителей. Под капотом установлен рядный шестицилиндровый двигатель с системой газораспределения VANOS; серийное производство началось осенью 2000 г.

На Женевском автосалоне в 1998 г. новый M5 праздновал свою премьеру. Сердцем спортивного пятиместного автомобиля был, разумеется, его двигатель M, V8 с рабочим объемом 5 л мощностью 294 кВт/400 л.с. и максимальным крутящим моментом около 500 кгм. Как у предшествующей модели, у него была шестиступенчатая коробка передач. Динамика была на уровне мотоцикла, в спринте от 0 до 100 км/ч проходило 5,4 с, на четвертой передаче он ускорялся с 80 до 120 км/ч всего за 4,6 с. BMW поставлял M5 с октября 1988 г. в спортивном и эксклюзивном вариантах исполнения, цена начиналась от DM 140000.

Серия:	BMW 5-й серии E 39
Модель:	BMW M 5 Limousine
Производство:	1999—... гг.
Двигатель:	V8
ГРМ:	4 кл. на цилиндр, dohc, VANOS
Объем, см³:	4941
В x Н:	94,0 x 89,0 мм
Мощность:	294 кВт (400 л.с.), при 6000 об/мин
Сист. пит.:	многоточ. впр. MSS 52
КПП:	6V/1R
Тормоза:	диск. перед./задн., ABS, DSC
V max:	250 км/ч (электр. регулир.)
Масса:	1720 кг
Колеса:	v: 245/40 ZR 18 h: 275/35 ZR 18
База:	2830 мм
Колея п/з:	1515/1527 мм
Д x Ш x В:	4784 x 1800 x 1432 мм





Серия:	BMW 5-й серии E 39
Модель:	BMW 530d Limousine
Производство:	1999—... г.г.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	4 кл. на цили., dohc
Объем, см³:	2926
В x Н:	84,0 x 88,0 мм
Мощность:	184 л.с. (135 кВт), при 4000 об/мин
Сист. пит.:	DDE 4.0 Common Rail
КПП:	5V/1R
Тормоза:	диск. перед./задн., ABS, ASC
V max:	225 км/ч
Масса:	1512 кг
Колеса:	225/65 R 15
База:	2830 мм
Колея п/з:	1512/1526 мм
Д x Ш x В:	4775 x 1800 x 1435 мм

Четырехцилиндровым двигателем с непосредственным впрыском мощностью в 136 л.с., установленным на BMW 320d, BMW доказал, что у спортивного седана под капотом не обязательно должен быть бензиновый двигатель. К октябрю 1998 г. мюнхенский Крафтверк-Бауэр взял вторую ступень:

двигатель с рабочим объемом 3 л, непосредственным впрыском Common-Rail, четырехклапанной головкой и турбоагнетателем с изменяемой геометрией компрессора, располагал мощностью в 184 л.с., имел максимальный крутящий момент в 390 кгм и позволял развивать скорость в 225 км/ч. С такими базовыми показателями шестицилиндровый DI был в свое время на рынке самым «резвым» дизельным двигателем для легковых машин — и к тому же заметно более экономичным. По данным завода, модель 530d расходовала 7,2 л топлива на 100 км. Автомобиль выпускался в качестве sedan и touring, на них устанавливалась пятиступенчатая механическая или автоматическая коробка передач.

На МАВ в 1997 г. BMW впервые показал восьмицилиндровый дизельный двигатель с технологическим оборудованием Common-Rail, через полтора года в серийное производство должен был пойти 740d. Восьмицилиндровый двигатель с электронным битурбоагнетателем развивает крутящий момент в 560 кгм в диапазоне от 1750 до 2500 об/мин. Немного раньше появился шестицилиндровый DI, готовый к серийному выпуску осенью 1998 г., который можно было видеть в моделях как 5-й, так и 7-й серии. В 730d он развивал крутящий момент в 410 Nm в диапазоне от 2000 до 3000 об/мин. Передачу мощности обеспечивала автоматическая коробка передач. Дизель в среднем расходовал 8,7 л топлива, что при емкости бака в 85 л обеспе-

Серия:	BMW 7-й серии E 38
Модель:	BMW 740d
Производство:	1998—... г.г.
Двигатель:	V8
ГРМ:	4 кл. на цили., dohc
Объем, см³:	3901
В x Н:	84,0 x 88,0 мм
Мощность:	180 кВт (245 л.с.), при 4000 об/мин
Сист. пит.:	DDE
КПП:	5, 1R, по зак. 5-ступ. АКП
Тормоза:	диск. перед./задн., ABS, ASC
V max:	242 км/ч
Масса:	1960 кг
Колеса:	235/60 R 16
База:	2930 мм
Колея п/з:	1552/1568 мм
Д x Ш x В:	4984 x 1862 x 1435 мм

чивало пробег в 975 км. Дизель не ставился на версию iL, удлиненную на 14 см. К 2000 г. был осуществлен легкий фейслифт, кроме того на всех моделях 7-й серии ставилось устройство контроля стабильности DSC.





Серия:	BMW Z3
Модель:	BMW Z3 2.0
Производство:	1999—... гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	4 кл. на цили., dohc
Объем, см³:	1991
В x Н:	80,0 x 66,0 мм
Мощность:	110 кВт /150 л.с., при 5500 об/мин
Сист. пит.:	MS 42.0
КПП:	5V,1R
Тормоза:	диск. перед./задн., ABS, ASC+T
V max:	210 км/ч
Масса:	1270 кг
Колеса:	225/50 R 16
База:	2446 мм
Колея п/з:	1413/1494 мм
Д x Ш x В:	4050 x 1740 x 1293 мм

К 1999 г. BMW подверг свой бестселлер легкому фейслифту, что особенно было заметно по задней части автомобиля: крышка багажника, зад-

ние фонари и бамперы приобрели другой вид; в салоне появились новый «спортивный» руль и по-новому оформленная центральная консоль. С апреля 1999 г. отказались от использовавшегося ранее четырехцилиндрового двигателя с рабочим объемом 1,8 л. Единственным поставляемым четырехцилиндровым двигателем стал двигатель с рабочим объемом 1,9 л, мощностью 87 кВт/118 л.с. Выпускавшийся до сих пор Z3 1.9 был удален из программы производства, его место занял рядный двухлитровый шестицилиндровый двигатель мощностью 110 кВт/150 л.с. и системой газораспределения VANOS. DSC ставится по заказу.

В то время как Z3, несмотря на все трудности, с самого начала впечатлял за счет своего удачного облика, с Z3 Coupe дело обстояло по-другому: не было проблем с качеством, зато необычный внешний вид с вытянутой далеко назад крышей не был бесспорным. Во всяком случае это не было крахом для качества моделей серии Z3: ходовые качества, удобство в управлении, тормоза и мощность относились к самому лучшему из того, что предлагал рынок. Что касается двигателей, то на выбор предлагалось два варианта: рядный шестицилиндровый с рабочим объемом 2,8 л и мощностью 142 кВт/193 л.с. и M Coupe с рабочим объемом двигателя 3,2 л и мощностью 236 кВт/321 л.с.

Серия:	BMW Z3 Coupe
Модель:	BMW M Coupe
Производство:	1999—... гг.
Двигатель:	6-цил. ряд.
ГРМ:	4 кл. на цили., dohc
Объем, см³:	3201
В x Н:	86,4 x 91,0 мм
Мощность:	236 кВт /321 л.с., при 7400 об/мин
Сист. пит.:	MS S 50.
КПП:	5V,1R
Тормоза:	диск. перед./задн., ABS
V max:	250 км/ч
Масса:	1390 кг
Колеса:	225/45 ZR 17 (v) 245/40 ZR 17 (h)
База:	2459 мм
Колея п/з:	1422/1492 мм
Д x Ш x В:	4025 x 1740 x 1279 мм





При формировании концепции модели X5, которая пошла в серийное производство весной 2000 г., BMW учитывал конкуренцию таких представителей M-класса, как Mercedes и Chryslers Grand Cherokee, вседорожник Audi Quattro и новый внедорожник VW/Porsche. Сочетание седан класса «люкс» и внедорожника напоминало поверх рельефной поясной линии универсалы 5-й серии, нижняя часть могла бы быть создана дочерней фирмой концерна Land Rover: другими признаками спортивного автомобиля весом 2 т, который был создан на заводе города Spartanburg в США, были 200 мм клиренса и привод на все колеса.

X5 с несущим кузовом располагает независимой подвеской на передних и задних колесах, впереди на винтовых пружинах, сзади на пневматических, а также с самовыравниванием. Для передачи мощности BMW отказался от демультпликатора и механических муфт, электроника регулирует соответствующее распределение крутящего момента на колеса: наряду с устройством контроля стабильности DSC, автоматический дифференциальный блокиратор ADB-X и контроль спуска по крутому участку дороги HDC обеспечивает уровень безопасности, до сих пор не достижимый во внедорожниках.

Серия:	BMW X5
Модель:	BMW X5 4.4i
Производство:	2000—... гг.
Двигатель:	V8
ГРМ:	4 кл. на цилиндр, dohc
Объем, см³:	4398
В x Н:	92,0 x 82,7 мм
Мощность:	210 кВт (286 л.с.), при 5400 об/мин
Сист. пит.:	пост. прив. на все колеса M 7.2
КПП:	5-ступ. АКП
Тормоза:	диск. перед./задн., ABS
V max:	205 км/ч
Масса:	2170 кг
Колеса:	255/55 R 17
База:	2820 мм
Колея п/з:	1576/1576 мм
Д x Ш x В:	4667 x 1872 x 1707 мм



Серия:	BMW Z8
Модель:	BMW Z8
Производство:	2000—... гг.
Двигатель:	V8
ГРМ:	4 кл. на цилиндр, dohc, VANOS
Объем, см ³ :	4941
В x Н:	86,0 x 89,0 мм
Мощность:	294 кВт (400 л.с.), при 6600 об/мин
Сист. пит.:	DDE
КПП:	6V,1R
Тормоза:	диск. перед./задн., ABS
V max:	250 км/ч
Масса:	1585 кг
Колеса:	245/45 R 18 (v) 275/40 R 18 (h)
База:	2505 мм
Колея п/з:	1552/1568 мм
Д x Ш x В:	4400 x 1830 x 1317 мм
Примечания:	снаряж. масса 1625 кг



«Z8 — BMW среди машин моей мечты» (реклама фирмы) начал свою карьеру в качестве Studie Z07 на выставке двигателей в Токио в 1997 г. и привлек внимание посетителей выставки в 1998 г. в Детройте: шеф дизайнера Крис Бангл и его сотрудники создали спортивный автомобиль, имевший оснащение классика: длинный капот двигателя, крупные колеса и боковые врезки в кузове — этот рецепт уже сделал бессмертным BMW 507.

Несмотря на ностальгические заимствования, Z8 был полностью на уровне времени: его каркас из алюминия, сочетания листов и прессованного профиля, что должно было обеспечивать самые лучшие характеристики при скручива-

нии и изгибе. В ходовой части также нашли применение высокие технологии: алюминиевая передняя подвеска и частично алюминиевая задняя, электронная программа стабильности (DSC), речное рулевое управление с сервоприводом и дисковые тормоза с многократной внутренней вентиляцией. Все это обеспечивает безопасность дорожного движения спортивного автомобиля стоимостью DM 220000. В качестве мотора ему служит известный по M5 пятилитровый двигатель V8 с системой газораспределения VANOS, дроссельными заслонками с электронным управлением и шестиступенчатой коробкой передач. Международная премьера серийной модели состоялась в 1999 г.



«Таким BMW входит в XXI век: с дизайном, усиливающим характеристики этого автомобиля». Презентация Z9 gran turismo состоялась в сентябре 1999 г., автомобиль имел двигатель от модели 740d и, как подчеркнул завод, был «пригодным к

эксплуатации и работоспособным». Кузов был изготовлен из углепластика, каркас сделан, как в Z8, из алюминия. Четырехместное спортивное купе располагалось на больших 20-дюймовых (впереди) и 21-дюймовых (сзади) колесах. Гигантские распашные двери, которые простирались на всю длину пассажирского пространства, представляли собой еще один фрагмент из «музыки будущего». Разумеется, Z9 никогда не должен был стать серийным автомобилем, но в любом случае со своей устремленной в будущее технологией он представлял собой захватывающее зрелище.



- ✓ **Комплексный подход к тюнингу BMW**
- ✓ **Аэродинамические комплекты**
- ✓ **Запасные части и аксессуары**
- ✓ **Форсирование двигателя**
- ✓ **Настройка подвески**
- ✓ **Тормозная система**
- ✓ **Ремонт и техническое обслуживание**
- ✓ **Кузовной ремонт и покраска**

Москва, Головинское шоссе, д. 11
(095) 452-45-00, 452-52-23, 452-59-03
E-mail: nauka-avto@mtu-net.ru



BMW



**Базовые знания для автолюбителей
Большая серия книг об истории марок
и моделей с техническими данными,
фактами и фотографиями**

Полный каталог послевоенных моделей BMW

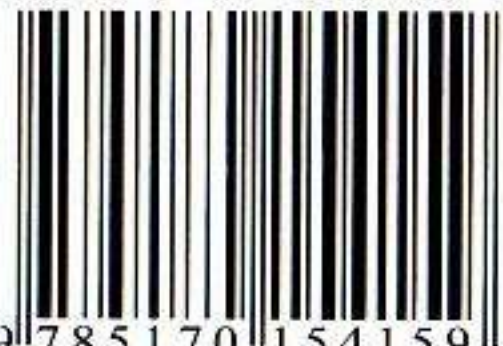
Обзор всей важной информации

Подробные таблицы с данными о
Isetta • 501/502 • 503 • 507 • 3200CS •
Новый класс • BMW 02 • BMW 3-серии •
5-серии • купе 6-серии • 7-серии • купе 8-серии •
Z1 • Z3 • Z8 • X5 • M-модели и другие

Мини-каталог — компактный и компетентный



ISBN 5-17-015415-1



9 785170 154159